Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8334**

18. Wahlperiode 04.05.2016

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: „Richtlinie“) ist in deutsches Recht umzusetzen. Umsetzungsfrist war der 16. Juni 2015.

B. Lösung

Die Richtlinie wird grundsätzlich 1:1 umgesetzt. Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht werden Systematik und Wortlaut der Richtlinie weitgehend beibehalten. Alle nationalen Vorschriften, die dieselbe Regelungsmaterie betreffen, werden aufgehoben. Grundsätzlich nur dort, wo die Richtlinie ohne Ergänzung nicht vollzogen werden kann oder wo nationale Besonderheiten es erfordern, werden ergänzend zusätzliche Vorschriften eingefügt.

C. Alternativen

Alternativ zum gewählten könnte auch der bisherige methodische Ansatz der punktuellen Änderung des bestehenden nationalen Rechts gewählt werden, was jedoch zugunsten des Ziels der Förderung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums abweichend entschieden wurde. Materielle Alternativen sind stets dann möglich, wenn Vorgaben der Richtlinie durch eigene Vorschriften nationalen Rechts ergänzt werden. Eine weitgehende Ausgestaltung der Vorgaben der Richtlinie ist im Bereich der Entgelte erforderlich, hieraus ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten des Gesetzgebers.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Einmaliger Umstellungsaufwand ca. 2,2 Millionen Euro; zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr ca. 0,8 Millionen Euro; darunter acht neue oder veränderte Informationspflichten mit Bürokratiekosten von ca. 0,3 Millionen Euro jährlich (im Erfüllungsaufwand enthalten).

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 2,6 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt ca. 524 000 Euro. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich insgesamt auf 33 Stellen (davon 29 Stellen für die Bundesnetzagentur, zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zwei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Die 29 Stellen für die Bundesnetzagentur und die zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind im Bundeshaushalt bereits berücksichtigt. Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen.

2. Länder und Kommunen

Keiner.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 4. Mai 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 943. Sitzung am 18. März 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich*)

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Eisenbahnregulierungsgesetz

(ERegG)

Inhaltsübersicht

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 2

Entwicklung des Eisenbahnsektors

---

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343, S. 32).

Kapitel 3

Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr

Kapitel 1
Allgemeine Bestimmungen

§ 1
Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz regelt für Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. die Struktur der Eisenbahnen,
2. den Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen und
3. die Erhebung von Entgelten für den Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen.

(2) Dieses Gesetz gilt für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

(3) Dieses Gesetz gilt ferner für die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, und Telekommunikationsleistungen, soweit dies jeweils durch dieses Gesetz bestimmt ist.

(4) Soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist, sind die Begriffsbestimmungen des § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes anzuwenden.

(5) Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 aufgeführten Anlagen.

(6) Alternativstrecke ist eine andere Strecke zwischen demselben Herkunfts- und Bestimmungsort, wenn die beiden Strecken für den Betrieb des betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienstes durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht werden können.

(7) Eine tragfähige Alternative ist der Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst zu betreiben.

(8) Eine grenzüberschreitende Vereinbarung ist eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll.

(9) Angemessener Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht.

(10) Zuweisung ist die Zuweisung von Zugtrassen durch einen Betreiber der Schienenwege.

(11) Eine internationale Gruppierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine Gruppierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union niedergelassen sind und dem Zweck dient, den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern. Diese internationalen Gruppierungen haben in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen sind, für die Eisenbahninfrastruktur Zugangs- und Transitrechte und in den anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs dies erfordert, Transitrechte.

(12) Zugangsberechtigter ist

1. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder
2. andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere
   a) zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1),
   b) Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Schienenwegkapazität oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen haben; dazu gehören insbesondere Unternehmen, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen,
   c) die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes durch Landesrecht bestimmten Stellen sowie
   d) die in § 15 Absatz 1 genannten Behörden.

(13) Ein überlasteter Schienenweg ist ein Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann.

(14) Ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ist eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Schienenwegabschnitts als überlasteter Schienenweg führen würde.

(15) Eine Koordinierung ist das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu finden.

(16) Ein Rahmenvertrag ist eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Zugangsberechtigten und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.

(17) Schienenwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen, wobei die praktische Leistungsfähigkeit des Schienenweges zu Grunde zu legen ist.

(18) Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Schienenwegwegkapazität benötigt werden.

(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen.

(20) Eine Zugtrasse ist derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

(21) Ein Netzfahrplan sind die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden.

(22) Schwere Instandhaltung sind Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss.

(23) Vertakteter Verkehr ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, der grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tag mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird.

(24) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer.

(25) Integrierte Unternehmen sind Unternehmen, die

1. sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber einer Eisenbahnanlage sind,
2. nur Eisenbahnverkehrsunternehmen und über ein Mutterunternehmen mit einem Betreiber einer Eisenbahnanlage verbunden sind,
3. nur Betreiber einer Eisenbahnanlage sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind oder
4. als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Betreiber einer Eisenbahnanlage Mutter- oder Tochterunternehmen sind im Verhältnis zu einem Betreiber einer Eisenbahnanlage oder einem Eisenbahnverkehrsunternehmen.

§ 2
Einschränkungen des Anwendungsbereichs

(1) Die §§ 5 bis 9 und 12 sind nicht anzuwenden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr

1. auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahnanlagen oder
2. auf Netzen, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind,

tätig sind.

(2) Werden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des Absatzes 1 direkt oder indirekt von einem Dritten kontrolliert, der andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder durch Gesellschaften erbringt, an denen er mehrheitlich beteiligt ist, so gelten unbeschadet des Absatzes 1 die §§ 5 und 6. § 7 gilt für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Dritten, der es direkt oder indirekt kontrolliert.

(3) Die Regelungen der §§ 8 und 9 gelten nicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit diese ausschließlich

1. eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste betreiben,
2. nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder

3. regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, betreiben, bis zu dem Zeitpunkt, in dem von einem anderen Zugangsberechtigten die Zuweisung von Schienenwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird.

(4) Die Regulierungsbehörde soll auf Antrag Eisenbahnen ganz oder teilweise von der Anwendung der §§ 5 bis 8 und 12 befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung ist insbesondere nicht zu erwarten, wenn ihre Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung oder ihre Verkehrsleistung von geringer Bedeutung sind.

(5) Die Regulierungsbehörde soll Betreibern einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 und des Kapitels 3 unter Ausnahme des § 43 mit der Maßgabe befreien, dass ausschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 aufzustellen sind, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung ist insbesondere nicht zu erwarten, wenn die Serviceeinrichtung nach dem Umfang der angebotenen und nachgefragten Leistungen von geringer Bedeutung ist.

(6) Die Regulierungsbehörde soll auf Antrag Betreibern einer Serviceeinrichtung, die Serviceeinrichtungen ausschließlich zu dem Zweck musealer Nutzung betreiben, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

(7) Unbeschadet des Absatzes 3 sollen auf Antrag Betreiber von örtlichen und regionalen Schienennetzen, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des § 9 ausgenommen werden; desgleichen soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 mit Ausnahme der §§ 18, 21, 33, 42, 44, 47, 50, 51, 52, 54, 56, 57 und § 62 befreien, wenn deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind. Die Regulierungsbehörde teilt der Europäischen Kommission ihre Absicht mit, Ausnahmen für die Betreiber von Schienennetzen vorzusehen. Die Regulierungsbehörde entscheidet auf der Grundlage der Entscheidung der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343, S. 32).

(8) Für Wegeentgelte für vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommene Züge, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem ausgerüstet sind und für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden, gilt § 36 Absatz 5 nicht.

(9) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Schienenwege, auf deren Netzen weder Schienenpersonenfernverkehr noch Schienengüterverkehr im erheblichen Umfang stattfindet, auf deren Antrag von den Vorgaben des § 37 ausnehmen.

§ 3

Ziele der Regulierung

Ziele der Regulierung des Eisenbahnsektors sind:

1. die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen;
2. die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher;
3. die Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen und die Unterstützung von Innovationen;
4. die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes und
5. die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur.

§ 4

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

(1) Sind nach diesem Gesetz in einem Verfahren Angaben gegenüber einem Dritten zu machen, so hat der Dritte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu wahren. Er ist auf die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und die Pflicht zu deren Wahrung besonders hinzuweisen.

(2) Absatz 1 gilt im Rahmen der nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben nicht gegenüber der Regulierungsbehörde und den Eisenbahnaufsichtsbehörden, soweit für diese die Kenntnis der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenerfüllung erforderlich ist.

Kapitel 2
Entwicklung des Eisenbahnsektors

§ 5

Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unmittelbar oder mittelbar im Eigentum des Bundes, eines Landes oder einer kommunalen Gebietskörperschaft stehen oder von diesen kontrolliert werden, müssen in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben. Die unabhängige Stellung der Eisenbahnverkehrsunternehmen muss insbesondere dadurch gewährleistet werden, dass deren Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung jeweils getrennt sind vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung des Bundes, eines Landes oder einer kommunalen Gebietskörperschaft.

§ 6

Führung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen nach den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Diese Verpflichtung gilt auch für ihnen auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, über die sie mit den zuständigen Behörden Verträge schließen.

§ 7

Getrennte Rechnungslegung

(1) Eisenbahnen müssen ungeachtet ihrer Rechtsform für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und für den Betrieb von Eisenbahnanlagen andererseits jeweils gesonderte Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen aufstellen und in entsprechender Anwendung der §§ 325 bis 328 des Handelsgesetzbuchs offenlegen. Handels- und steuerrechtliche Pflichten zur Rechnungslegung bleiben unberührt.

(2) Eisenbahnen nach Absatz 1 haben in ihrer Buchführung die beiden Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahnanlagen zu trennen. Hierzu gehören getrennte Konten für die beiden genannten Bereiche und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Tätigkeitsbereich. Sie haben für jeden der nach Satz 2 umfassten Bereiche eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und

eine Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine unmittelbare Zuordnung von Vermögensgegenständen, Schulden, Eigenkapital und Rechnungsabgrenzungsposten oder von Aufwendungen und Erträgen zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Positionen der Aktiva und Passiva sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge jedem der nach Satz 2 umfassten Bereiche zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.

(3) Öffentliche Gelder zugunsten eines der beiden Tätigkeitsbereiche nach Absatz 2 Satz 1 dürfen nicht auf den jeweils anderen übertragen werden. Dieses Verbot muss auch in der Rechnungslegung der beiden Tätigkeitsbereiche zum Ausdruck kommen. Dies gilt auch für Unternehmen nach Absatz 1.

(4) Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen, gilt Absatz 2 entsprechend. Öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Buchführungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(5) Die Rechnungsführung der verschiedenen in den Absätzen 1 bis 4 bezeichneten Tätigkeitsbereiche muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Tätigkeitsbereiche auf einen anderen zu übertragen, sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu überprüfen.

(6) Die Regulierungsbehörde kann Ausnahmen von den Absätzen 1, 2 und 4 erteilen, wenn die betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Satz 1 gilt entsprechend für sonstige Eisenbahnanlagen.

§ 8

Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit es sich um Entscheidungen nach Absatz 1 handelt, über eine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verfügen.

(3) Um die in Absatz 1 genannten Ziele zu erreichen, sind

1. aus Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber der Schienenwege sind, beide Bereiche jeweils auf eine oder mehrere gesonderte Gesellschaften auszugliedern;
2. Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass seine organisatorische Selbstständigkeit gewährleistet ist;
3. Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte nur von Personen, die bei dem Betreiber der Schienenwege beschäftigt sind, zu treffen, die keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausüben und
4. Weisungen Dritter gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinen Beschäftigten in Bezug auf Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte unzulässig und unbeachtlich.

(4) In integrierten Unternehmen sind unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrechtzuerhalten und zu veröffentlichen, die die Einflussnahme von Dritten auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan und die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden. In den unterneh-

mensinternen Regelungen ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben. Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der Regulierungsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht. Der Beauftragte hat der Regulierungsbehörde jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen vorzulegen.

(5) In integrierten Unternehmen sind zudem die Aufsichtsräte getrennt zu besetzen. Dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege dürfen keine Mitglieder der Aufsichtsräte von integrierten Unternehmen und ihren Tochtergesellschaften sowie deren Angehörige angehören. Dies gilt auch für sonstige Beteiligungen des Mutterunternehmens.

(6) Die organschaftliche Haftung der Mitglieder von Organen des Mutterunternehmens für Vorgänge in Bereichen, auf die diese Mitglieder nach diesem Gesetz keinen Einfluss ausüben dürfen und tatsächlich keinen Einfluss ausgeübt haben, ist ausgeschlossen.

§ 9

Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege

Jeder Betreiber der Schienenwege hat einen Geschäftsplan zu beschließen, der auch die geplanten Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan ist so zu entwerfen, dass eine optimale und effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Jeder Betreiber der Schienenwege sorgt dafür, dass Zugangsberechtigte vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Betreiber der Schienenwege die für das Erreichen der Ziele wesentlichen Informationen erhalten. Sie haben durch den Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zu erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt. Darüber hinaus ist den Mitgliedern des Netzbeirates nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Der Regulierungsbehörde und den zuständigen Aufsichtsbehörden sind der Geschäftsplan und die Hinweise der Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen.

§ 10

Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen

(1) Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(2) Ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Inland hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Personenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen.

(3) Ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Ausland hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen im Inland zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nur, soweit er grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erbringt. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und abzusetzen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes kann ein Fahrgast auch im Inland aufgenommen und abgesetzt werden. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 angebunden werden.

(4) Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang einschließlich des Schienenzugangs zu den in Anlage 2 Nummer 2 genannten Einrichtungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen.

(5) Die Regulierungsbehörde stellt auf Antrag des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens fest, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

(6) Die Absätze 1 bis 5 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 10 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 11

Zugang zu Leistungen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat für alle Zugangsberechtigten die Leistungen des Mindestzugangspakets nach Anlage 2 Nummer 1 zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu erbringen.

(2) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung hat für alle Zugangsberechtigten die Leistungen, die in den in Anlage 2 Nummer 2 genannten Einrichtungen erbracht werden, zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu erbringen.

(3) Absatz 2 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 12

Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung

(1) Wird ein Betreiber einer der in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a, b, c, d, g und i aufgeführten Serviceeinrichtungen unmittelbar oder mittelbar von einem Unternehmen kontrolliert, das auch in den inländischen Schienenverkehrsmärkten tätig ist, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen, zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen, so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von dem Dritten unabhängig sind. Diese Vorgabe kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden, ohne dass eine eigenständige juristische Person für Serviceeinrichtungen zu schaffen ist.

(2) Eisenbahnen haben in ihrer Buchführung die beiden Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen zu trennen. Hierzu gehören getrennte Konten für die beiden genannten Bereiche und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Tätigkeitsbereich. Sie haben für jeden der nach Satz 2 umfassten Bereiche eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine unmittelbare Zuordnung von Vermögensgegenständen, Schulden, Eigenkapital und Rechnungsabgrenzungsposten oder von Aufwendungen und Erträgen zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Positionen der Aktiva und Passiva sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge jedem der nach Satz 2 umfassten Bereiche zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.

(3) Wird die Serviceeinrichtung von einem Betreiber der Schienenwege betrieben oder wird der Betreiber einer Serviceeinrichtung unmittelbar oder mittelbar von einem Betreiber der Schienenwege kontrolliert, so gelten die Anforderungen der Absätze 1 und 2 als erfüllt, wenn die Anforderungen des § 8 für Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Betreiber einer Serviceeinrichtung entsprechend eingehalten werden.

§ 13

Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen

(1) Der Antrag eines Zugangsberechtigten auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf das dortige Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 muss unverzüglich beantwortet werden. Das Angebot des Betreibers einer Serviceeinrichtung kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

(2) Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so hat er sich zunächst zu bemühen, allen Anträgen so weit wie möglich zu entsprechen. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken und dabei auf eine tragfähige Alternative hinzuweisen. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Nutzungsbedingungen nach § 19 Absatz 4 festzulegen.

(3) Kommt eine Einigung nicht zustande, ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung verpflichtet, folgende Verfahrensschritte in nachstehender Reihenfolge einzuhalten:

1. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind.
2. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann Anträgen eines Zugangsberechtigten auf Zugang zu den in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e genannten Einrichtungen und auf Erbringen der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, wenn
   a) die Einrichtung im Eigentum des Zugangsberechtigten steht oder von ihm oder einem mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen betrieben wird und
   b) die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Zugangsberechtigten oder eines mit diesem gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmens nicht möglich oder nicht zumutbar ist.
3. Ist eine Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Maßgabe von Kriterien zu entscheiden, die in seinen zuvor allgemein bekanntgegebenen Nutzungsbedingungen enthalten sind.
4. Soweit eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 3 nicht möglich ist, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung den Anträgen Vorrang zu gewähren, für deren zugrunde liegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.
5. Ist eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 4 nicht möglich, hat der Betreiber ein Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Satz 2 bis 6 durchzuführen.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat jede Entscheidung, mit der ein Antrag abgelehnt werden soll, zuvor den Zugangsberechtigten gegenüber schriftlich oder elektronisch mit einer Begründung versehen zu übermitteln und eine tragfähige Alternative in anderen Einrichtungen, soweit vorhanden, aufzuzeigen. Zeitgleich erfolgt die Mitteilung nach § 73 Nummer 3 gegenüber der Regulierungsbehörde über die beabsichtigte Entscheidung. Diese enthält auch die Informationen über eine tragfähige Alternative.

(5) Der Zugangsberechtigte kann innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Übermittlung nach Absatz 4 Satz 1 durch den Betreiber einer Serviceeinrichtung Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen. Die Regulierungsbehörde prüft den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird, wenn keine tragfähige Alternative besteht.

(6) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist nicht verpflichtet, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Zugangsberechtigten entsprechen zu können.

§ 14

Zugang zu weiteren Leistungen

(1) Erbringt

1. ein Betreiber einer Serviceeinrichtung oder
2. ein Betreiber der Schienenwege

Zusatzleistungen nach Anlage 2 Nummer 3, so muss er diese zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für alle Zugangsberechtigten erbringen, die dies beantragen. Diese Pflicht gilt nur für diejenigen Betriebsstandorte, an denen solche Leistungen angeboten werden.

(2) Ein Zugangsberechtigter kann den Betreiber der Schienenwege oder den Betreiber einer Serviceeinrichtung um Nebenleistungen nach Anlage 2 Nummer 4 ersuchen. Der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung, anderen Zugangsberechtigten solche Leistungen anzubieten, so muss er diese zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für alle Zugangsberechtigten erbringen, die dies beantragen. Diese Pflicht gilt nur für diejenigen Betriebsstandorte, an denen solche Leistungen angeboten werden.

(3) § 13 Absatz 1 gilt entsprechend.

§ 15

Werksbahnen

(1) Der Betreiber einer Werksbahn kann sich vorbehalten, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen. In diesen Fällen hat der Betreiber einer Werksbahn die angeschlossenen Eisenbahnen und die an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen schriftlich oder elektronisch von dem Vorbehalt zu unterrichten und zu gewährleisten, dass die Verkehrsdienste zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen erbracht werden.

(2) Wenn sich der Betreiber einer Werksbahn nicht vorbehält, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen, hat jeder Zugangsberechtigte das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen, soweit dies für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen und der an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen erforderlich ist. Ebenso hat er die Leistungen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent zu gewähren, die er für den eigenen Güterverkehr erbringt.

(3) Der Betreiber einer Werksbahn kann den Zugang nach Absatz 2 Satz 1 jeweils zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode beenden. Die Beendigung wird zum Ende der Fahrplanperiode wirksam, wenn die Zugangsberechtigten, denen bislang Zugang gewährt wurde, und die angeschlossenen Eisenbahnen davon schriftlich oder elektronisch spätestens zwei Monate vor Beginn der Frist, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen nach § 46 stellen können, unterrichtet worden sind.

(4) Gewährt der Betreiber einer Werksbahn Zugang nach Absatz 2 Satz 1 zu seiner Eisenbahninfrastruktur, ist er verpflichtet, die Entgelte für die Benutzung seiner Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Leistungen nach dem Maßstab des § 32 Absatz 2 zu bemessen.

(5) Für Werksbahnen gelten im Übrigen ausschließlich die §§ 1, 3, 17, 66 bis 71, 74 bis 77 dieses Gesetzes und § 4 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

§ 16

Durchführungsrechtsakt über den Zugang zu Leistungen

Die §§ 13, 14 und 15 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 17

Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Regulierungsbehörde führt zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Erfüllung der in § 3 dieses Gesetzes genannten Ziele, insbesondere zur Herstellung von Markttransparenz, eine Marktüberwachung bei den Eisenbahnen und Zugangsberechtigten durch. Die Regulierungsbehörde kann darüber hinaus zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben gesonderte Erhebungen zur Erstellung von Studien und Marktanalysen im Einzelfall unter Beachtung des hiermit für die Zugangsberechtigen und die Eisenbahnen verbundenen Aufwands durchführen.

(2) Gegenstand der Marktüberwachung sind insbesondere

1. die Nutzung der Schienennetze und Serviceeinrichtungen und
2. die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf
   a) die Wegeentgelte und Entgelte für Serviceeinrichtungen und Nebenleistungen,
   b) die Kapazitätszuweisung,
   c) getätigte Investitionen in die Eisenbahnanlagen,
   d) die Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste,
   e) die Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge,
   f) die Erteilung von Genehmigungen,
   g) den Grad der Marktöffnung sowie
   h) die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen und der betreffenden sozialen Bedingungen im Eisenbahnsektor.

(3) Zur Durchführung der Marktüberwachung und der gesonderten Erhebungen im Einzelfall kann die Regulierungsbehörde bei den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen erforderliche Auskünfte und Daten auch außerhalb konkreter Prüfungen in einer von ihr vorgegebenen Form verlangen, insbesondere über

1. die Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts und die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen nach Anlage 2,
2. die in Absatz 2 Nummer 2 genannten Rahmenbedingungen, auch in Bezug auf den öffentlichen Schienenpersonenverkehr,
3. den Zustand der Schienenwege und der Personenbahnhöfe,
4. die Nutzung der Zugangsrechte,
5. Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten,
6. Infrastrukturbeschränkungen und
7. die Auskünfte und Daten, die auf Grund eines nach Artikel 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen Durchführungsrechtsaktes bei den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen gefordert werden.

(4) Zur Durchführung der Marktüberwachung und der gesonderten Erhebungen im Einzelfall kann die Regulierungsbehörde bei den nach § 5 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständigen Genehmigungsbehörden vorliegende Informationen über die Zugangsberechtigten und Eisenbahnen verlangen. Diese stellen der Regulierungsbehörde die Informationen im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Die Genehmigungsbehörden informieren die Regulierungsbehörde über Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich den Betrieb aufgenommen oder beendet haben oder die den Unternehmensnamen oder -sitz geändert haben.

(5) Die Regulierungsbehörde stellt der Europäischen Kommission zum Zweck der Marktüberwachung unter Berücksichtigung der Rolle der Sozialpartner jährlich die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor bereit.

(6) Die Absätze 1 bis 5 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(7) Das Bundeskartellamt kann binnen einer angemessenen Frist, im Regelfall innerhalb von vier Wochen, zu Inhalt und Methode der Marktüberwachung Stellung nehmen.

Kapitel 3

Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr

§ 18

Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität

Die Regelungen über Entgelte und Kapazitätszuweisungen für Schienenwege nach diesem Gesetz sind so auszulegen, dass es den Betreibern der Schienenwege ermöglicht wird, die verfügbare Schienenwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

§ 19

Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat nach Konsultation mit den Zugangsberechtigten nach Absatz 2 Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und zu veröffentlichen. Für das Transeuropäische Eisenbahnnetz und Schienenwege, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben, sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Deutsch und mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union zu veröffentlichen. Ihr Inhalt ist unentgeltlich in elektronischer Form vom Betreiber der Schienenwege auf seiner Internetseite bereitzustellen und der Regulierungsbehörde für das Einstellen auf einer zu diesem Zweck von der Regulierungsbehörde eingerichteten Internetseite zur Verfügung zu stellen. Gegen Zahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, hat der Betreiber der Schienenwege die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch in Schriftform zur Verfügung zu stellen.

(2) Beabsichtigt ein Betreiber der Schienenwege eine Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, so muss er mindestens sieben Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität einen Entwurf auf seiner Internetseite veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der Änderungen in geeigneter Form, insbesondere als synoptische Darstellung mit den erforderlichen Erläuterungen, beizufügen. Bei der Veröffentlichung muss er darauf hinweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und angeben, in welcher Form diese Stellungnahmen übermittelt werden können. Der Betreiber der Schienenwege kann bestimmen, dass die Übermittlung an ihn auf elektronischem Weg erfolgen muss.

(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen Angaben zum Schienenweg, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg enthalten sowie auf eine Internetseite verweisen, auf der die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen richtet sich nach Anlage 3. Sie können Vorgaben für die Form der im Rahmen der Konsultation nach Absatz 2 erfolgenden Stellungnahmen enthalten. Absatz 2 Satz 4 gilt entsprechend.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat die Nutzungsbedingungen für die von ihm betriebene Serviceeinrichtung mit den nach § 13 Absatz 2 Satz 4 und Absatz 3 Nummer 3, § 21 und Anlage 3 Nummer 6 sowie den nach § 1 Absatz 19 erforderlichen Informationen aufzustellen und dem Betreiber der Schienenwege, an dessen Netz sie angeschlossen sind, unverzüglich, unaufgefordert und kostenlos über seine Internetseite zur Verfügung zu stellen. An das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist eine Serviceeinrichtung auch dann, wenn sie nur über eine vorgelagerte Eisenbahninfrastruktur, die ihrerseits an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist, erreicht werden kann.

(5) Die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern. Dies gilt auch für die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach Absatz 4.

(6) Die endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vor dem Netzfahrplanwechsel, mindestens jedoch vier Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität, zu veröffentlichen. Sie dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren und den Vertragsschluss für die Trassen der folgenden Netzfahrplanperiode. Mit Beginn der folgenden Netzfahrplanperiode treten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kraft und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode.

§ 20

Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung

(1) Der Betreiber der Schienenwege schließt mit jedem Zugangsberechtigten die erforderlichen Vereinbarungen über

1. die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung,
2. das zu entrichtende Entgelt und
3. die sonstigen Nutzungsbedingungen.

(2) Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sein.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für den Betreiber einer Serviceeinrichtung.

§ 21

Vereinbarungen zur Betriebssicherheit

(1) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen müssen einen Abschnitt mit Bestimmungen enthalten, die der Betriebssicherheit dienen. Ist der Zugangsberechtigte keine Eisenbahn, müssen die Bestimmungen über die Betriebssicherheit auch zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der nutzenden Eisenbahn gesondert vereinbart werden. Rechte an Zugtrassen oder an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen dürfen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung nicht besteht.

(2) Die nach Absatz 1 in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufzunehmenden Bestimmungen über die Betriebssicherheit müssen den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen genügen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterliegen insoweit der Aufsicht der Eisenbahnaufsichtsbehörden.

§ 22

Eintritt eines Drittunternehmens

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21 eintritt. Der Betreiber der Schienenwege kann dem Eintritt des Drittunternehmens widersprechen, wenn das Drittunternehmen den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt. Tritt ein Drittunternehmen in eine Vereinbarung ein, so haften es und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Schienenwege als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung und die durch den Eintritt des Dritten entstehenden Aufwendungen.

§ 23

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu gewährleisten, dass die Entgeltregelung in seinem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu gewährleisten, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen führen, die Verkehrsdienste gleichwertiger Art in vergleichbaren Teilen des Markts erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen. Unterscheidungen innerhalb von Verkehrsdiensten müssen bundesweit gelten. Die Entgelte für die jeweiligen Leistungen sind bundesweit zu mitteln.

§ 24

Entgeltregulierung, Schienenwegkosten und Rechnungsführung beim Betreiber der Schienenwege

(1) Verpflichtetet sich der Betreiber der Schienenwege gegenüber Gebietskörperschaften vertraglich zur Leistung von Eigenmitteln, so gehen die Kosten, zu deren Deckung die Eigenmittel verwendet werden, nach Maßgabe der Vorschriften dieses Gesetzes in die Gesamtkosten nach den §§ 25 bis 27 ein.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat ein Verzeichnis der Vermögensgegenstände des Anlage- und Umlaufvermögens, die ihm gehören oder deren Verwaltung ihm obliegt, zu erstellen und zu führen; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Vermögensgegenständen. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Schienenwege angegeben.

(3) Die Regulierungsbehörde kann das Verzeichnis nach Absatz 2 auf die Darstellung des Anlagevermögens und des Anlagevermögens, dessen Verwaltung dem Betreiber der Schienenwege obliegt, beschränken, sofern Wettbewerb und Transparenz auf dem Eisenbahnmarkt hierdurch nicht gefährdet werden.

(4) Ein Betreiber der Schienenwege hat ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen.

§ 25

Anreizsetzung

(1) Für die Dauer einer Regulierungsperiode hat ein Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde das Ausgangsniveau der Gesamtkosten und die zugehörigen Betriebsleistungen für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente in Trassenkilometern bezogen auf das Basisjahr darzulegen. Das Basisjahr wird als Jahresdurchschnitt über einen durch die Regulierungsbehörde zu bestimmenden Zeitraum, der maximal fünf Jahre

betragen darf, berechnet. Der Betreiber der Schienenwege hat auf dieser Grundlage das Ausgangsniveau der Gesamtkosten für das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 im Verfahren nach Anlage 4 zu berechnen. Die Regulierungsbehörde überprüft das vom Betreiber der Schienenwege mitgeteilte Ausgangsniveau der Gesamtkosten und legt es durch Verwaltungsakt fest.

(2) Für die Dauer eines Netzfahrplans wird die Obergrenze der Gesamtkosten vorbehaltlich des § 29 Absatz 5 durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Absatz 1, zuzüglich eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage einer Inflationierung nach § 28 Absatz 1, abzüglich eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts nach § 28 Absatz 2 bestimmt.

(3) Ergibt sich aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung im Sinne des § 29 Absatz 2 ein gegenüber dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten mehr als geringfügig veränderter Aufwand für Instandhaltung oder Ersatzinvestitionen für ein Jahr innerhalb der Regulierungsperiode und sind die in Anlage 4 Nummer 6 enthaltenen Voraussetzungen erfüllt, so hat die Regulierungsbehörde die Obergrenze der Gesamtkosten auf Antrag in entsprechender Höhe im Verfahren nach Anlage 4 Nummer 6 anzupassen.

(4) Im Falle des Absatzes 3 ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden. Dies gilt nicht für die Aufwendungen, die durch Mittel gedeckt werden, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung benannt sind.

(5) Ist der bei der Anpassung nach Absatz 3 berücksichtigte Aufwand tatsächlich nicht entstanden, nimmt die Regulierungsbehörde vor der nächsten Ermittlung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten an dieser eine angemessene Korrektur vor.

§ 26

Verfahren im Rahmen der Anreizsetzung

(1) Nach Ermittlung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten prüft die Regulierungsbehörde auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen, ob der errechnete Wert für den jeweiligen Betreiber tatsächlich erreichbar ist und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Die jährliche Obergrenze der Gesamtkosten wird dem betreffenden Betreiber der Schienenwege mitgeteilt.

(2) Nach Mitteilung der Obergrenze der Gesamtkosten hat ein Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente auf der Grundlage der §§ 23 und 31 bis 41 festzulegen und von der Regulierungsbehörde nach § 45 genehmigen zu lassen. Die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 gewichtete Summe dieser Entgelte darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Obergrenze der Gesamtkosten dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Gesamtumsatzes.

(3) Der Zeitraum der Regulierungsperiode nach § 25 Absatz 1 soll fünf Jahre betragen.

§ 27

Ausnahmen im Rahmen der Anreizsetzung

(1) Liegen besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastungen für einen Betreiber der Schienenwege vor, so kann die Regulierungsbehörde auf Antrag Ausnahmen von § 25 Absatz 2 bis 5 oder § 26 Absatz 1 für den Zeitraum der betroffenen Regulierungsperiode genehmigen, um dadurch notwendige Investitionen des Betreibers der Schienenwege in die Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastungen können im Rahmen von außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen und durch Instandsetzungen auf Grund von Schäden an der Eisenbahninfrastruktur durch

1. schwere Unwetter,
2. schwere Unfälle oder
3. rechtswidrige Zerstörungen durch Dritte in erheblichem Umfang

entstehen.

(2) Erhält der Betreiber der Schienenwege Zuwendungen zur Finanzierung der im Mindestzugangspaket zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, kann die Regulierungsbehörde vom Betreiber der Schienenwege jederzeit eine Darlegung verlangen, dass die erhaltenen Zuwendungen bei der Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten des Anlagevermögens und entsprechend bei der Ermittlung der im Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu berücksichtigenden Abschreibungen in Abzug gebracht werden. Im Falle der Gewährung von Zuwendungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit investiven Maßnahmen stehen, ist entsprechend in Bezug auf zuwendungsgedeckte Kosten zu verfahren.

§ 28

Inflationsfaktor, Produktivitätsfaktor

(1) Der Inflationsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vom Statistischen Bundesamt ermittelten Werte für die Veränderung des Erzeugerpreisindexes gewerblicher Produkte. Hierfür wird für jedes Jahr der Mittelwert der Erzeugerpreisindices gewerblicher Produkte aus den vorausgegangenen fünf Jahren gebildet.

(2) Der Produktivitätsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vorausgegangenen fünf Jahre der vom Sachverständigenrat des Statistischen Bundesamtes ermittelten Werte für die Veränderung der Produktivität auf Stundenbasis für die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung für Deutschland gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Hierfür wird zur Bestimmung des Produktivitätsfaktors der jeweils aktuelle Jahresbericht des Sachverständigenrates des Statistischen Bundesamtes zugrunde gelegt.

(3) Zur Gewährleistung einer Entgeltbildung, die die wirtschaftliche Entwicklung in den Eisenbahnmärkten genauer abbildet als die Faktoren nach den Absätzen 1 und 2, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung abweichend von den Absätzen 1 und 2 die Faktoren neu festlegen.

§ 29

Regulierung durch Regulierungsvereinbarungen mit dem Betreiber der Schienenwege

(1) Zwischen einer Gebietskörperschaft und einem Betreiber der Schienenwege können für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren Vereinbarungen über die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur und deren Instandhaltung einerseits und das herzustellende Qualitätsniveau der Infrastruktur andererseits geschlossen werden, die auch der Regulierung dienen (Regulierungsvereinbarungen).

(2) Im Rahmen der Regulierung ist nur eine Regulierungsvereinbarung zu berücksichtigen, die auch dem Ziel dient, dem Betreiber der Schienenwege unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der bereitzustellenden Schienenwege Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten zu geben, die die in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält (qualifizierte Regulierungsvereinbarung) und die von der Regulierungsbehörde nach § 30 anerkannt wurde. Andere Regulierungsvereinbarungen finden nur Berücksichtigung, soweit es durch dieses Gesetz angeordnet ist.

(3) Eine Regulierungsvereinbarung nach Absatz 2 gibt insbesondere dann Anreize zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten, wenn darin dem Betreiber der Schienenwege staatliche Mittel für Instandhaltung oder Investitionen zugesagt werden und Vertragsstrafen für den Fall der Nichterreichung der vertraglich vereinbarten Ziele durch den Betreiber der Schienenwege vorgesehen sind. In den übrigen Fällen ist durch die Regulierungsbehörde zu prüfen, ob Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten bestehen.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht einen Monat vor der Unterzeichnung der Regulierungsvereinbarung deren Inhalt auf seiner Internetseite. Zugangsberechtigte und potenzielle Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit, sich dazu zu äußern. Die Regulierungsvereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht. Die vertragsschließende Behörde übermittelt dem Eisenbahn-Bundesamt die hierfür erforderlichen Daten.

(5) Besteht eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung, ist durch die Regulierungsbehörde festzustellen, in welcher Höhe das Ausgangsniveau der Gesamtkosten durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. Hierzu übermittelt der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde die erforderlichen Informationen. Auf den nach Satz 1 festgestellten Betrag ist bei der Ermittlung der Obergrenze der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 2 weder ein Inflationsausgleich noch ein Produktivitätsfortschritt in Anrechnung zu bringen. Der durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung gesetzte Anreiz nach den Absätzen 2 und 3 ist für den Anteil der Gesamtkosten, der durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind, abschließender Anreiz im Sinne von Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

(6) Der Betreiber der Schienenwege gewährleistet die Übereinstimmung zwischen der qualifizierten Regulierungsvereinbarung und dem Geschäftsplan. Dies wird durch die zuständigen Aufsichtsbehörden überwacht.

§ 30

Verfahren für qualifizierte Vereinbarungen

Die Anerkennung einer Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung muss bei der Regulierungsbehörde beantragt werden. Die Regulierungsbehörde hat nach Vorliegen aller Unterlagen binnen zwei Monaten darüber zu entscheiden, ob die vorgelegte Vereinbarung die in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält. Soweit eine Regulierungsvereinbarung einzelne der in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten nicht enthält, gelten die Anforderungen der Anlage 5 gleichwohl als erfüllt, wenn der Betreiber der Schienenwege nachweist, dass sich die betreffenden Inhalte aus anderen Vereinbarungen oder Vorschriften ergeben. Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb der Frist nach Satz 2 keine Entscheidung, gilt die Vereinbarung als anerkannt.

§ 31

Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Schienenwege

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat das Entgelt das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 ist in Euro pro Trassenkilometer auszuweisen. Mit diesem Entgelt ist das gesamte Mindestzugangspaket abgegolten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, mit der Summe der nach § 25 auf Grundlage der Obergrenze der Gesamtkosten ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Die Regulierungsbehörde kann auf Antrag hiervon Ausnahmen zulassen, wenn die Kostenunterdeckung voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird.

§ 32

Ermittlung der Entgelte des Betreibers einer Serviceeinrichtung

(1) Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(2) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 ist verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der Grundsätze des Satzes 1 liegt insbesondere vor, wenn

1. Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder

2. einzelnen Eisenbahnen Vorteile gegenüber anderen Eisenbahnen eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.

§ 33

Ermittlung nicht zu genehmigender Entgelte des Betreibers der Schienenwege

Ist ein Betreiber der Schienenwege nach diesem Gesetz von den Vorschriften der Entgeltgenehmigung befreit, gilt § 32 entsprechend.

§ 34

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Betreiber der Schienenwege und den Betreiber einer Serviceeinrichtung zu entrichten, dem sie zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege oder ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist verpflichtet, der Regulierungsbehörde alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit diese ihre in § 66 genannten Aufgaben wahrnehmen kann. Der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung muss dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den §§ 28 bis 32 tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet des § 31 Absatz 2, des § 32 und des § 36 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen.

(4) Die Vorgaben über die Bedingungen zur Berechnung der Kosten, wie sie auf Grund eines nach Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen, durch Anlage 6 modifizierten Durchführungsrechtsaktes bestimmt werden, sind zu beachten. Der Betreiber der Schienenwege hat diese spätestens nach vier Jahren anzuwenden.

§ 35

Besondere Bedingungen bei Entgelten

(1) Die Wegeentgelte nach § 34 Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf dem bestimmbaren Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung durch Entgelterhöhungen widerspiegelt.

(2) Die Wegeentgelte nach § 34 Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen auf Grund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden. Das Wegeentgelt für den Schienengüterverkehr ist nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren. Die Differenzierung soll Anreize für die Umrüstung vorhandener Wagen auf eine Lärm mindernde Technik, insbesondere Bremstechnik setzen. Die Höhe des Gesamterlöses eines Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden. Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse eines Betreibers der Schienenwege mit sich bringt, ist nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Recht der Europäischen Union eine solche Anlastung erfolgt. Informationen, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können, müssen aufbewahrt und der Regulierungsbehörde auf Anfrage übermittelt werden, damit diese sie der Europäischen Kommission auf deren Anfrage hin zur Verfügung stellt.

(3) Absatz 2 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 31 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(4) Um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 1 und 2 und in § 34 Absatz 3 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(5) Werden die in Anlage 2 Nummer 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so gilt für diese Leistungen § 32 Absatz 2 entsprechend.

(6) Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anlage 2 Nummer 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Betreiber der Schienenwege die entgeltbezogenen Informationen mit, die nach § 19 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, oder er gibt eine Webseite an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist verpflichtet, die Informationen in Deutsch und in mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union mitzuteilen.

§ 36

Ausgestaltung der Entgelte

(1) Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 Nummer 1 genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch

1. Güterverkehrsdienste,
2. Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und
3. Schienenpersonenfernverkehrsdienste.

Die erhobenen Entgelte dürfen nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Aufschläge müssen so gewählt werden, dass die Verkehrsdienste Güterverkehrsdienst und Personenverkehrsdienst die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken. Soweit innerhalb des Verkehrsdienstes Personenverkehrsdienste Marktsegmente gebildet werden, müssen diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Personenverkehrsdienst nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken. Das Gleiche gilt für den Verkehrsdienst Güterverkehrsdienste und innerhalb dessen gebildeter Marktsegmente.

(3) Ein Betreiber der Schienenwege kann die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern. Marktsegmente, in denen Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen könnten, werden ebenfalls festgelegt. Der Betreiber der Schienenwege nimmt in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf. Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsbehörde überwacht diese Liste nach Maßgabe des § 67.

(4) Im Falle von künftigen Investitionsvorhaben oder von Investitionsvorhaben, die nach 1988 abgeschlossen wurden, darf ein Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz oder der Kostenwirksamkeit oder beides bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur transparenten Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.

(5) Die Wegeentgelte für die Nutzung der in der Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60) angegebenen Eisenbahnkorridore sind zu unterscheiden. Dadurch sollen Anreize dafür gegeben werden, dass Züge mit einer Version des „European Train Control System“ ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 342 vom 24.5.2008, S. 11) gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Unterscheidung darf die Erlöse eines Betreibers der Schienenwege insgesamt nicht verändern. § 31 Absatz 2 bleibt unberührt.

(6) Absatz 5 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 34 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 37

Ausgestaltung der Trassenentgelte für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung, so hat ein Betreiber der Schienenwege bei Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags die Höhe der Entgelte je Land festzulegen. Bei der Bestimmung der Entgelte soll er dabei die Höhe der je Land für die jeweilige Fahrplanperiode zur Verfügung stehenden Mittel berücksichtigen.

§ 38

Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege

(1) Ungeachtet der grundsätzlichen Festlegung der Höhe der Kosten nach den §§ 34 und 35 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die ein Betreiber der Schienenwege von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt, den in den Absätzen 2 bis 5 genannten Kriterien entsprechen.

(2) Nachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(3) Ein Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Absatz 2 für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(4) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(5) Nachlassregelungen werden in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt.

§ 39

Besondere Entgeltregelungen, leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege und Betreiber eines Personenbahnhofs

(1) Ein Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten.

(2) Die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(3) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nummer 2 gelten für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege.

(4) Absatz 2 gilt für einen Betreiber eines Personenbahnhofs entsprechend.

(5) Die Absätze 2 und 3 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 35 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 40

Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität

(1) Ein Betreiber der Schienenwege kann von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Das Entgelt ist insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Ein derartiges Entgelt muss von dem Zugangsberechtigten erhoben werden, wenn er es regelmäßig versäumt, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Um dieses Entgelt verlangen zu können, muss der Betreiber der Schienenwege in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung veröffentlichen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege muss zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Zugangsberechtigten Auskunft über den Umfang der Schienenwegkapazität zu geben, die dem diese Kapazität nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits zugewiesen wurde. Dies kann auch durch Einstellung auf seiner Internetseite erfolgen. Die Internetadresse ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese Erstattung kann bei einem Vertragsschluss verrechnet werden.

§ 41

Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Betreiber der Schienenwege haben zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem mit den anderen Betreibern der Schienenwege in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Die Betreiber der Schienenwege müssen insbesondere bestrebt sein, die Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen.

(2) Die Zusammenarbeit nach Absatz 1 soll es auch ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem innerhalb des Gebietes der Europäischen Union Aufschläge nach § 36 und leistungsabhängige Entgeltregelungen nach § 39 in einem für die Zugangsberechtigten transparenten Verfahren angewandt werden können.

§ 42

Rechte an Schienenwegkapazität

(1) Der jeweilige Betreiber der Schienenwege hat dem jeweiligen Zugangsberechtigten Schienenwegkapazität nach § 44 zuzuweisen. Nach der Zuweisung an den Zugangsberechtigten darf die Schienenwegkapazität von diesem nicht auf Dritte übertragen werden.

(2) Jeder Handel mit zugewiesenen Schienenwegkapazitäten ist verboten.

(3) Die Nutzung von Schienenwegkapazität durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Zugangsberechtigten wahrnimmt, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

(4) Das Recht, besondere Schienenwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann der Betreiber der Schienenwege Zugangsberechtigten längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkennen.

(5) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können nach § 49 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Schienenwegkapazität in dem Netz des Betreibers der Schienenwege schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(6) Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, Schienenwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zu betreiben, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden davon in Kenntnis setzen. Soweit sie die Entscheidung trifft, bewertet die deutsche Regulierungsbehörde, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst der Beförderung von Fahrgästen auf einer Strecke zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient.

§ 43

Rechte an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen

(1) Der jeweilige Betreiber einer Serviceeinrichtung hat dem jeweiligen Zugangsberechtigten Kapazitäten in der Serviceeinrichtung zuzuweisen. Nach der Zuweisung an den Zugangsberechtigten darf eine Kapazität in der Serviceeinrichtung von diesem nicht auf Dritte übertragen werden.

(2) Jeder Handel mit zugewiesenen Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ist verboten.

(3) Die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Zugangsberechtigten wahrnimmt, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung. Das Gleiche gilt für den Fall, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zugewiesen worden sind, diese von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen einer Kooperation mitnutzen lässt.

§ 44

Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Verfahrens angemessen, nichtdiskriminierend und transparent durchzuführen. Für den Fall, dass die Schienenwegkapazität durch Baumaßnahmen vorübergehend nur eingeschränkt zur Verfügung steht, kann der Betreiber der Schienenwege ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan anwenden. Das besondere Zuweisungsverfahren ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Es muss Kriterien für die Bewertung der Umleitungsfähigkeit der Verkehrsarten beinhalten und eine Veröffentlichung der beabsichtigten sowie der endgültigen Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität auf die einzelnen Verkehrsarten durch den Betreiber der Schienenwege vorsehen. Vor einer Festlegung der Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität auf die einzelnen Verkehrsarten in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen hat eine Konsultation der Zugangsberechtigten stattzufinden. Die als Ergebnis der Konsultation beabsichtigte Verteilung der Schienenwegkapazität wird für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan verbindlich, wenn sie die Regulierungsbehörde

nicht nach § 73 Absatz 1 Nummer 6 abgelehnt und der Betreiber der Schienenwege die endgültige Festlegung der Verteilung der Kapazität auf die Verkehrsarten veröffentlicht hat.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben, soweit die Zugtrassen zur Verfügung stehen.

(3) § 4 gilt entsprechend.

§ 45

Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

(1) Die Entgelte eines Betreibers der Schienenwege für die Erbringung des Mindestzugangspakets sind einschließlich der Entgeltgrundsätze nach Anlage 3 Nummer 2 von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege darf für das Erbringen des Mindestzugangspakets keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

§ 46

Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

(1) Die Genehmigung der Entgelte ist mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach Anlage 3 Nummer 3 Satz 3 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. Dem Antrag sind die Unterlagen nach Anlage 4 und eine Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben dieses Gesetzes beizufügen. Die Regulierungsbehörde hat dem Antragsteller den Eingang des Antrags in Textform zu bestätigen. Die Regulierungsbehörde weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin. Über die Anforderung und Berücksichtigung von nach Ablauf der Frist eingereichten Unterlagen entscheidet die Regulierungsbehörde.

(2) Wird eine Genehmigung nicht binnen der Frist des Absatzes 1 Satz 1 beantragt oder kann die Regulierungsbehörde auf Grund fehlender oder unrichtiger Unterlagen nicht über den Antrag entscheiden, so kann sie ein vorläufiges Entgelt festsetzen und von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren einleiten.

(3) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die beantragten Entgelte auf ihrer Internetseite. Sie setzt hierbei eine Frist fest, binnen derer Hinzuziehungsanträge nach § 77 Absatz 3 Nummer 3 gestellt und Stellungnahmen nach § 77 Absatz 4 abgegeben werden können.

(4) Die Genehmigung ist mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen.

(5) Trifft die Regulierungsbehörde binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen und inhaltlich richtigen Unterlagen keine Entscheidung, so gilt das beantragte Entgelt als genehmigt. Im Übrigen gilt § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

§ 47

Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege im Inland ist verpflichtet, im Interesse einer wirksamen Schaffung von Schienenwegkapazitäten und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege im Inland und in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Dies gilt auch für Rahmenverträge

nach § 49. Jeder betroffene Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, an der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren und der Festlegung der entsprechenden netzübergreifenden Zugtrassen mitzuwirken. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen haben die jeweiligen Betreiber der Schienenwege nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Entscheidungen über Zuweisungen von Zugtrassen sich auf andere Betreiber der Schienenwege auswirken, muss mit diesen zusammenarbeiten, um die grenzüberschreitenden Zugtrassen zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen veröffentlichen die jeweiligen Betreiber der Schienenwege nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Soweit sich die Entscheidungen über die Zuweisungen auf einen Betreiber der Schienenwege aus einem Drittstaat auswirken, soll an diesem Verfahren ein Vertreter des jeweiligen Betreibers der Schienenwege aus dem Drittstaat beteiligt werden.

(3) Jeder Betreiber der Schienenwege hat sicherzustellen, dass die Europäische Kommission über die wichtigsten Sitzungen, in denen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen entwickelt werden, unterrichtet und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen wird. Die Regulierungsbehörde ist über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen und über die IT-Systeme für die Zuweisung von Zugtrassen ausreichend zu informieren, damit sie ihre Aufsicht nach Maßgabe des § 67 ausüben kann.

(4) Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen nur von Vertretern der jeweiligen Betreiber der Schienenwege getroffen werden.

(5) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten haben dafür Sorge zu tragen, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Zugtrassen wesentlichen Kriterien auf der in § 19 Absatz 1 bezeichneten Internetseite öffentlich zugänglich gemacht werden.

(6) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 müssen die Betreiber der Schienenwege den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen bewerten und deren Einrichtung vorschlagen, soweit ein Bedarf dafür besteht. Sie haben deren Einrichtung sicherzustellen, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Antrag außerhalb des Netzfahrplans nach § 56 gestellt wurde.

(7) Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind einem Zugangsberechtigten über einen der beteiligten Betreiber der Schienenwege zugänglich zu machen.

(8) Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22) bleiben unberührt.

§ 48

Anforderungen an Zugangsberechtigte

(1) Ein Betreiber der Schienenwege oder ein Betreiber einer Serviceeinrichtung kann mit Rücksicht auf berechtigte Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Schienenwegnutzung Anforderungen an Zugangsberechtigte festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sein und müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe b veröffentlicht werden. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Zugangsberechtigten sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität vorsehen.

(2) Absatz 1 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 41 Absatz 3 oder des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 49

Rahmenvertrag

(1) Zwischen einem Betreiber der Schienenwege und einem Zugangsberechtigten kann ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Zugangsberechtigten zu beantragenden und ihm zuzuweisenden Schienenwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden. Der Rahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den berechtigten kommerziellen Erfordernissen des Zugangsberechtigten entspricht. Hierzu kann in dem Rahmenvertrag festgelegt werden, inwieweit im Fall von Trassennutzungskonflikten bei der Erstellung des Netzfahrplans der Betreiber der Schienenwege innerhalb einer konkreten Bandbreite zu den beantragten Zugtrassen Varianten anzubieten hat. Die im Rahmenvertrag zu vereinbarende Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei zueinander konfliktfrei konstruierbare Zugtrassen zur Verfügung stehen können.

(2) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen.

(3) Rahmenverträge müssen vorsehen, dass die sich aus ihnen ergebenden Rechte und Pflichten im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können, sofern dies auf Grund eines des Artikels 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen Durchführungsrechtsakts vorgegeben ist. Hierauf ist in dem Rahmenvertrag ausdrücklich hinzuweisen.

(4) In dem Rahmenvertrag kann eine Vertragsstrafe für den Fall vorgesehen werden, dass die Verpflichtungen aus dem Vertrag nicht erfüllt werden.

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Betreiber der Schienenwege kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(6) Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit der Genehmigung der Regulierungsbehörde. Hierzu wird das Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 5 oder 7 geprüft. Die Genehmigung muss eine auflösende Bedingung enthalten, nach der diese vorbehaltlich eines entgegenstehenden Durchführungsrechtsaktes der Europäischen Kommission nach Artikel 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wird. Rahmenverträge mit Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs bedürfen keiner Genehmigung.

(7) Für Dienste auf besonderen Schienenwegen im Sinne des § 57, die vom Zugangsberechtigten zu begründende erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von bis zu 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans. In einem solchen Fall kann der Rahmenvertrag genaue Angaben zu den Schienenwegkapazitäten, die dem Zugangsberechtigten für die Laufzeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, festlegen. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. In dem Rahmenvertrag muss festgelegt werden, dass der Betreiber der Schienenwege die reservierte Schienenwegkapazität verringern kann, wenn die Nutzung dieser Schienenwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach § 60 liegt.

(8) Unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist jeder Rahmenvertrag allen Zugangsberechtigten offenzulegen; § 4 gilt entsprechend. Dies kann auch durch die Einstellung in das Internet erfolgen. Die Internetadresse ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(9) Die Absätze 1 bis 8 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 50

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Netzfahrplan

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat den in Anlage 8 vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Schienenwegkapazität einzuhalten.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat mit den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen nach § 52 Absatz 5 über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

§ 51

Antragstellung

(1) Die Zuweisung von Schienenwegkapazität hat der Zugangsberechtigte bei dem Betreiber der Schienenwege zu beantragen, dessen Netz genutzt werden soll. Die Frist für den Eingang der Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan richtet sich nach Anlage 7. Zur Nutzung der Schienenwegkapazität benennt der Zugangsberechtigte, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, bei Antragstellung ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den angemeldeten Verkehr durchführen soll. Die vertraglichen Vereinbarungen richten sich nach den §§ 20 und 21.

(2) Ein Zugangsberechtigter, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, hat entsprechend den rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreiten seinen Bedarf an Schienenwegkapazität anzumelden.

(3) Im Falle netzübergreifender Zugtrassen haben die betroffenen Betreiber der Schienenwege gemeinsam sicherzustellen, dass sich alle Zugangsberechtigten an eine einzige Anlaufstelle wenden können, bei der es sich entweder um eine von den Betreibern der Schienenwege eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Betreiber der Schienenwege handelt. Der jeweilige Betreiber der Schienenwege oder die von den Betreibern der Schienenwege eingerichtete gemeinsame Stelle ist berechtigt, bei den anderen beteiligten Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten um Schienenwegkapazität nachzusuchen. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bleibt unberührt.

(4) Einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen kann der Zugangsberechtigte bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit stellen, soweit nichts anderes bestimmt ist. Der Antrag hat alle Angaben zu enthalten, die nach den Schienennetz-Nutzungsbedingungen erforderlich sind, um über den Antrag zu entscheiden. Der Betreiber der Schienenwege hat von dem Zugangsberechtigten fehlende Angaben unverzüglich nachzufordern. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für die in Anlage 2 Nummer 1 und 2 beschriebenen Leistungen.

§ 52

Netzfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, stattgeben.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege darf lediglich in den in § 55 und § 57 bestimmten Fällen besonderen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so hat der Betreiber der Schienenwege die Anträge zu koordinieren, um alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist.

(4) Der Betreiber der Schienenwege hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(5) Der Betreiber der Schienenwege hat durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Zu diesem Zweck hat er die folgenden Informationen den betroffenen Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch offenzulegen:

1. die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
2. die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
3. die auf den betreffenden Strecken nach Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen und
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden nach Maßgabe des § 4 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Zugangsberechtigter offengelegt wird, es sei denn, die Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt.

(6) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere

1. der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und
2. den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Betreiber der Schienenwege

Rechnung.

(7) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 hat jeder Betreiber der Schienenwege für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität ein Verfahren vorzusehen, das geeignet ist, Streitigkeiten rasch beilegen zu können. Danach soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der sich aus § 49 ergebenden Rechte der Zugangsberechtigten und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55 und 57 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

(8) Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren im Sinne des Absatzes 7 Satz 2 hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

1. bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Ist eine Entscheidung auf dieser Grundlage nicht möglich, muss der Betreiber der Schienenwege die Zugangsberechtigten auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu zahlen wäre. Die Angebote dürfen dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über die Regulierungsbehörde zugeleitet werden, die die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist von fünf Arbeitstagen über die Angebote und deren Höhe informiert. Der Betreiber der Schienenwege hat gegenüber dem Zugangsberechtigten, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, das Angebot nach § 54 zu machen. Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig. Ergänzungen und Abweichungen hat der Betreiber der Schienenwege in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Gelangt dieses System zur Anwendung, muss innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung getroffen werden.

(9) Das Regelentgelt im Sinne von Absatz 8 beinhaltet nicht umweltbezogene Aufschläge oder Abschläge nach § 35 Absatz 2, insbesondere keine Entgeltdifferenzierung nach Lärmauswirkungen.

§ 53

Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss spätestens vier Monate nach Ablauf der in Anlage 8 Nummer 3 genannten Frist einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf erstellen. Er hat die Beteiligten zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat einzuräumen. Beteiligte im Sinne des Satzes 2 sind alle Zugangsberechtigten, die Schienenwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf innerhalb einer festzulegenden Frist, die nach § 19 Absatz 5 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen ist, Rechnung zu tragen.

(3) Nach Ablauf der Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

§ 54

Nutzungsvertrag

Steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest, hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich

1. ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 abzugeben oder
2. die Ablehnung des Antrags mitzuteilen und diese zu begründen.

Die Erklärung erfolgt gegenüber dem Zugangsberechtigten. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

§ 55

Überlastete Schienenwege

(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Zugangsberechtigten nach den §§ 52 und 53 nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Betreiber der Schienenwege den betreffenden Schienenwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies ist auch bei Schienenwegen zu erklären, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Erklärungen zur Überlastung sind gegenüber der Regulierungsbehörde und der zuständigen Aufsichtsbehörde abzugeben. Die Mitteilung ist entsprechend § 19 Absatz 2 zu veröffentlichen.

(2) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege die Kapazitätsanalyse nach § 58 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 59 umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach § 35 Absatz 1 nicht erhoben oder hat das Erheben von Entgelten zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Schienenweg für überlastet erklärt, so kann der Betreiber der Schienenwege bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien nach Maßgabe der Absätze 4 und 5 anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. Der Betreiber der Schienenwege kann dazu Verkehrsdiensten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr den Vorrang geben, sofern dies zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsdiensten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zwingend erforderlich ist. Bei Maßnahmen nach Satz 2 sind auch

die Auswirkungen eines Ausschlusses auf die Betreiber der Schienenwege in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

(5) Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien zu berücksichtigen.

(6) Die in Bezug auf überlastete Schienenwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen.

§ 56

Anträge außerhalb des Netzfahrplans

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss über Anträge außerhalb des Netzfahrplans auf Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich entscheiden, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen. Das Angebot kann der Zugangsberechtigte grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag annehmen. Ist die Bearbeitung besonders aufwändig, kann der Betreiber der Schienenwege von der Frist nach Satz 1 abweichen. Diese Fälle und die abweichend von Satz 1 geltenden Fristen muss er in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 veröffentlichen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege muss Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven allen Zugangsberechtigten, die diese Kapazität in Anspruch nehmen können, zur Verfügung stellen, auch durch Einstellung auf seine Internetseite. Die Adresse der Internetseite ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese kann bei einem Vertragsschluss verrechnet werden.

(3) Der Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität außerhalb des Netzfahrplans schnell reagieren zu können. Dies gilt auch für Fälle des § 55. In diese Prüfung sind mindestens die Anträge einzubeziehen, die innerhalb der letzten zwei Netzfahrplanperioden außerhalb des Netzfahrplans gestellt worden sind.

§ 57

Besondere Schienenwege

(1) Die Schienenwegkapazität gilt als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Ist eine geeignete Alternativstrecke vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege nach Konsultation der Zugangsberechtigten nach Absatz 3 bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Betreiber der Schienenwege unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betroffenen Fahrwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen nach Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 anzugeben.

§ 58

Kapazitätsanalyse

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse überlasteter Schienenwege ist neben der Ermittlung der Engpässe bei der Schienenwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität vollständig

stattgegeben werden kann, die Darlegung von Möglichkeiten, wie zusätzlichen, die derzeitige Kapazität übersteigenden Anträgen stattgegeben werden kann. In der Kapazitätsanalyse sind von dem Betreiber der Schienenwege die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Schienenwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung und zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Schienenwegs.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Schienenweg als überlastet ausgewiesen wurde.

§ 59

Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach Konsultation der Nutzer der betroffenen überlasteten Schienenwege nach Absatz 2 einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorzulegen. Darin sind

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. den Schienenwegausbau betreffende Beschränkungen und
4. die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,

darzulegen. Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

(2) Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorzulegen, so ist der Plan mindestens drei Monate vor seiner endgültigen Vorlage nach Absatz 3 auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege zu veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der geplanten Maßnahmen in geeigneter Form beizufügen. Bei der Veröffentlichung ist darauf hinzuweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zum Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stellung nehmen können. Es ist anzugeben, auf welchem Weg diese Stellungnahmen erfolgen können.

(3) Der Plan ist der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde vorzulegen. Die Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen richtet sich, sofern die Maßnahmen durch den Betreiber der Schienenwege nicht ausschließlich selbst finanziert werden, bei Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und den verfügbaren Bundeshaushaltsmitteln, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht und den verfügbaren Landeshaushaltsmitteln.

(4) Der Betreiber der Schienenwege muss die Erhebung der Entgelte für die betreffende Infrastruktur nach § 35 Absatz 1 in den Fällen einstellen, in denen er

1. keinen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegt oder
2. mit den im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt.

(5) Unbeschadet des Absatzes 4 darf der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsbehörde weiterhin die Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind.

§ 60

Nutzung von Zugtrassen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen festlegen, anhand derer er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von vereinbarten Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat insbesondere bei überlasteten Schienenwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen.

§ 61

Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(1) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege muss die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für regelmäßige Schienenweginstandhaltungsarbeiten so planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.

(3) Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet die Zugangsberechtigten unverzüglich, nachdem er die entsprechende Kenntnis erlangt hat, über die Nichtverfügbarkeit von Schienenwegkapazität als Folge außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten.

§ 62

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Betreiber der Schienenwege alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck hat er einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(2) In Notfallsituationen oder sofern dies notwendig ist, weil der Schienenweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Der Betreiber der Schienenwege kann verlangen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihn bei der Beseitigung der Betriebsstörung unterstützen, soweit ihnen dies zumutbar ist. Sie können vom Betreiber der Schienenwege Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

Kapitel 4

Wartungseinrichtungen

§ 63

Ausnahmen vom Anwendungsbereich für Betreiber einer Wartungseinrichtung

(1) § 19 Absatz 4 ist auf Wartungseinrichtungen mit der Maßgabe anzuwenden, dass ausschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 aufzustellen sind.

(2) § 13 Absatz 4 Satz 1, soweit dieser die Begründung der ablehnenden Entscheidung betrifft, und § 32 sind auf die Betreiber der Wartungseinrichtungen nicht anzuwenden.

§ 64

Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen

Die Regulierungsbehörde erstellt nach Maßgabe des § 65 zum 31. Dezember 2018 einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

§ 65

Verfahren für den Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen

(1) Die Regulierungsbehörde überprüft den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs im Wirtschaftsbereich der Wartungseinrichtungen.

(2) Die Regulierungsbehörde erstellt auf Grundlage der Erkenntnisse nach Absatz 1 einen Berichtsentwurf. Jeder, der eine Wartungseinrichtung betreibt oder ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzuganges hat, erhält Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen. Die Regulierungsbehörde veröffentlicht auf ihrer Internetseite den Entwurf mit vorläufigen Ergebnissen und die Stellungnahmen nach Satz 1 unter Angabe des Namens und der Anschrift der einreichenden Person.

(3) Auf der Grundlage des Entwurfes und der Stellungnahmen erstellt die Regulierungsbehörde ihren endgültigen Bericht. Der Bericht hat darzustellen, ob und inwieweit nach Auffassung der Regulierungsbehörde die Befreiungen nach § 63 beibehalten werden sollten. Die Regulierungsbehörde leitet den endgültigen Bericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Anschließend ist der Bericht im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.

Kapitel 5

Regulierungsbehörde

§ 66

Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben

(1) Ist ein Zugangsberechtigter der Auffassung, durch Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so hat er unabhängig von § 52 Absatz 7 das Recht, die Regulierungsbehörde anzurufen.

(2) Ist ein Verband im Sinne des Satzes 2 der Auffassung, dass durch Entscheidungen eines Betreibers der Schienenwege oder eines Betreibers einer Serviceeinrichtung Rechte der Kunden im Personenverkehr nicht gewahrt werden, so hat er das Recht, bei der Regulierungsbehörde eine Beschwerde einzureichen, auf die ihm innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss. Beschwerdeberechtigt ist ein Verband nur, wenn

1. der Verband rechtsfähig ist,
2. es zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Verbandes gehört, die Interessen der Verbraucher, insbesondere der Fahrgäste, nicht gewerbsmäßig und nicht nur vorübergehend wahrzunehmen, und

3. der Verband
   a) als Mitglieder entweder in dem in Nummer 2 genannten Aufgabenbereich tätige Verbände oder mindestens 75 natürliche Personen hat,
   b) seit mindestens einem Jahr besteht und
   c) auf Grund seiner bisherigen Tätigkeit Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet.

Ein Verband, der in die Liste nach § 4 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 des Unterlassungsklagengesetzes eingetragen ist, genügt den Anforderungen des Satzes 2.

(3) Kommt eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen Rahmenvertrag nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde auf Antrag des Zugangsberechtigten oder von Amts wegen überprüft werden. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach § 13 Absatz 1 Satz 2 oder § 54 Satz 3 angenommen werden kann.

(4) Überprüft werden können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere

1. der Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
2. der Entwurf und die Endfassung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen,
3. die darin festgelegten Kriterien,
4. das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
5. die Entgeltregelung,
6. die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte,
7. die Höhe und Struktur sonstiger Entgelte, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte,
8. die Zugangsregelungen nach den §§ 10, 11 und 13.

§ 67

Befugnisse der Regulierungsbehörde, Überwachung des Verkehrsmarktes, Vollstreckungsregelungen

(1) Die Regulierungsbehörde kann gegenüber Eisenbahnen und den übrigen nach diesem Gesetz Verpflichteten die Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, um Verstöße gegen dieses Gesetz oder unmittelbar geltende Rechtsakte der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beseitigen oder zu verhüten. Vollstreckt die Regulierungsbehörde ihre Anordnungen, so beträgt die Höhe des Zwangsgeldes abweichend von § 11 Absatz 3 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes bis zu 500 000 Euro.

(2) Die Regulierungsbehörde kann Stellungnahmen zu den Entwürfen des Geschäftsplans nach § 9 abgeben. Sie untersucht insbesondere, ob diese Instrumente mit der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten vereinbar sind.

(3) Die Regulierungsbehörde konsultiert regelmäßig, mindestens alle zwei Jahre, Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und berücksichtigt ihre Ansichten zum Eisenbahnmarkt im Rahmen ihrer Ermessensausübung. Insbesondere sind anerkannte Verbraucherverbände im Sinne von § 66 Absatz 2 zu konsultieren.

(4) Die Regulierungsbehörde kann, soweit dies zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erforderlich ist, von den Zugangsberechtigten, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder sonstigen nach diesem Gesetz Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen,

1. Auskünfte über ihre wirtschaftlichen Verhältnisse zu erteilen sowie
2. innerhalb der üblichen Betriebs- oder Geschäftszeiten die geschäftlichen Unterlagen einsehen, vervielfältigen und prüfen zu dürfen,

3. Nachweise zu erbringen,

4. Hilfsmittel zu stellen und

5. Hilfsdienste zu leisten.

(5) Die der Regulierungsbehörde zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Informationen, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten benötigt. Dazu gehören auch Informationen, die für statistische und Marktüberwachungszwecke erforderlich sind. Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben bezüglich der Form der zu erteilenden Auskünfte machen.

(6) Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsbehörde festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsbehörde stimmt einer Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu.

(7) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde. Die Regulierungsbehörde darf die ihr erteilten Auskünfte und Unterlagen erheben, speichern und nutzen, soweit dies zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erforderlich ist.

§ 68

Entscheidungen der Regulierungsbehörde

(1) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsbehörde die Beschwerde. Dazu fordert sie von den Betroffenen die für die Entscheidung erforderlichen Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen entscheidet sie über die Beschwerde, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen von ihrer Entscheidung, die zu begründen ist, in Kenntnis. Unabhängig von den Zuständigkeiten der Kartellbehörden entscheidet sie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Diskriminierung und Marktverzerrung.

(2) Beeinträchtigt im Fall des § 66 Absatz 1 oder 3 die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, so

1. verpflichtet die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung oder

2. entscheidet die Regulierungsbehörde über die Geltung des Vertrags oder des Entgeltes, erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam und setzt die Vertragsbedingungen oder Entgelte fest.

Die Entscheidung nach Satz 1 kann auch Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen betreffen.

(3) Die Regulierungsbehörde kann mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Regelungen im Sinne des § 66 Absatz 4 verpflichten oder diese Regelungen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Einklang stehen.

(4) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben keine aufschiebende Wirkung. In den Fällen, in denen die Regulierungsbehörde durch eine Beschlusskammer entscheidet, findet ein Vorverfahren nicht statt. Satz 2 gilt auch, soweit der Vorsitzende anstelle der Beschlusskammer entscheidet.

(5) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die nach § 68 getroffenen Entscheidungen in nicht personenbezogener Form. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren in nicht personenbezogener Form veröffentlichen.

§ 69

Gebühren und Auslagen

Die Regulierungsbehörde erhebt für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen.

§ 70

Überwachung der Entflechtungsvorschriften

(1) Die Regulierungsbehörde ist befugt, einen Betreiber der Schienenwege, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung und die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur Entflechtung nach den §§ 5 bis 8 und 12 eingehalten werden. Die Regulierungsbehörde ist befugt, von den Beteiligten die Auskünfte, Unterlagen und sonstigen Daten zu verlangen, die erforderlich sind, um die Überprüfung nach Satz 1 wirksam durchzuführen. Die Regulierungsbehörde ist insbesondere befugt, von dem Betreiber der Schienenwege, dem Betreiber einer Serviceeinrichtung sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs nach den §§ 7 und 12 erbringen oder in sich integrieren, die Vorlage der in Anlage 9 genannten Buchführungsdaten zu verlangen, soweit dies für die Überwachung erforderlich ist.

(2) Unbeschadet der Befugnisse der für staatliche Beihilfen zuständigen Behörden teilt die Regulierungsbehörde diesen die Informationen mit, die für die Aufgabenwahrnehmung dieser Behörden erforderlich sind, soweit nicht besondere Offenbarungsverbote entgegenstehen.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 56 Absatz 13 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(4) § 67 Absatz 6 und Absatz 7 Satz 2 gelten entsprechend.

§ 71

Berichtspflichten

Die Regulierungsbehörde legt den gesetzgebenden Körperschaften des Bundes in den Jahren, in denen ein Gutachten der Monopolkommission nach § 78 erstellt wird, einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet Eisenbahnen vor, der eine Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnmarktes mit den wesentlichen Marktdaten enthält.

§ 72

Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich des Mindestzugangspakets, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Mindestzugangspakets außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,

4. die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss, die Ablehnung oder die nachträgliche Änderung eines Rahmenvertrages,

5. die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen,

6. die beabsichtigte Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und

7. die beabsichtigte Entscheidung über die Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität im Sinne des § 44 Absatz 1.

Als teilweise Ablehnung im Sinne der Nummern 1 bis 3 gelten nicht solche Veränderungen von Inhalten der Anmeldung, die im Rahmen eines Verfahrens nach § 54 einvernehmlich erfolgen. Die Regulierungsbehörde kann Festlegungen zur Ausgestaltung der Unterrichtungen aus Satz 1 treffen. Die Unterrichtungspflicht nach Satz 1 Nummer 5 entfällt bei zu genehmigenden Entgelten und Entgeltgrundsätzen. Die Regelungen in Satz 1 Nummer 1 und 2 gelten entsprechend für die Zuweisung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010.

§ 73

Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann nach Eingang einer Unterrichtung nach § 72 innerhalb von

1. zehn Arbeitstagen die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 1 und 3,

2. einem Arbeitstag die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 2,

3. sechs Wochen die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 4,

4. sechs Wochen die beabsichtigte Neufassung oder Änderung nach § 72 Satz 1 Nummer 5,

5. sechs Wochen die beabsichtigte Festlegung nach § 72 Satz 1 Nummer 6 und

6. sechs Wochen die beabsichtigte Festlegung nach § 72 Satz 1 Nummer 7

ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigten Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen.

(2) Vor Ablauf der Frist

1. kann das betreffende Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3, 5 und 6 erfasste beabsichtigte Entscheidung oder Festlegung dem Zugangsberechtigten nur als rechtlich nicht bindenden Entwurf mitteilen oder die Festlegung der Kapazitätsverteilung nach § 44 Absatz 1 Satz 4 nur als rechtlich nicht bindenden Entwurf veröffentlichen und

2. treten die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 erfassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sowie Entgeltgrundsätze und die Festlegung der Entgelthöhen nicht in Kraft.

§ 68 bleibt unberührt.

(3) Übt die Regulierungsbehörde ihr Ablehnungsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 6 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde zu entscheiden,

2. treten im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 4 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der vorgesehenen Entgeltgrundsätze oder die Festlegung der Entgelthöhen im Umfang der Ablehnung nicht in Kraft und dürfen insoweit nicht angewendet werden,

3. sind die Trassen im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 5 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde neu festzulegen.

(4) Die Regulierungsbehörde kann auf eine Unterrichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 72 ganz oder teilweise im Voraus verzichten, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch dieses Unternehmen nicht zu erwarten ist.

§ 74

Wissenschaftliche Beratung der Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen der Regulierung wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Die Mitglieder der Kommissionen müssen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs über ausgewiesene volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche, technologische oder rechtliche Erfahrungen und wissenschaftliche Erkenntnisse verfügen.

(2) Die Regulierungsbehörde kann sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben fortlaufend wissenschaftlich beraten lassen, insbesondere bei der Aufbereitung und Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für die Überwachung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Infrastruktur.

(3) § 4 gilt entsprechend.

§ 75

Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden der Europäischen Union

(1) Die Regulierungsbehörde tauscht in nicht personenbezogener Form Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis, insbesondere über die wichtigsten Fragen ihrer Verfahren und Probleme bei der Auslegung des umgesetzten Rechts der Europäischen Union für den Eisenbahnsektor mit den Regulierungsbehörden der Europäischen Union aus. Die Regulierungsbehörde arbeitet mit ihnen auch anderweitig zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Europäischen Union zu koordinieren. Sie ist zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmäßig tagenden Netzwerk der Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in dem diese zusammenarbeiten. Die Vertraulichkeit der von den jeweiligen Unternehmen bereitgestellten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist zu wahren.

(2) Die Regulierungsbehörde arbeitet mit den Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen, eng zusammen.

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Wegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr hört die Regulierungsbehörde, bevor sie eine Entscheidung trifft, die Regulierungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und, soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach Absatz 8 beantragt wurde, die Europäische Kommission an und ersucht sie um alle erforderlichen Informationen.

(4) Wurde die Regulierungsbehörde ihrerseits nach Absatz 3 angehört, so erteilt sie anderen Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sämtliche Informationen, die sie selbst auf Grund ihres nationalen Rechts anfordern darf. Diese und empfangene Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung nach Absatz 3 verwendet werden. § 77 Absatz 7 gilt zum Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen entsprechend.

(5) Hat die Regulierungsbehörde eine Beschwerde erhalten oder von sich aus eine Untersuchung durchgeführt, übergibt sie der zuständigen Regulierungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union die sachdienlichen Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen ergreift.

(6) Die beteiligten Vertreter der Betreiber der Schienenwege sind nach § 44 Absatz 1 verpflichtet, unverzüglich sämtliche Informationen bereitzustellen, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der

Untersuchung nach Absatz 3 erforderlich sind und von der Regulierungsbehörde angefordert wurden. Die Regulierungsbehörde ist nach Maßgabe des Absatzes 4 befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsbehörden weiterzuleiten.

(7) § 67 Absatz 6 und Absatz 7 Satz 2 gilt entsprechend.

(8) Auf Antrag der Regulierungsbehörde kann die Europäische Kommission an den Tätigkeiten nach den Absätzen 2 bis 6 teilnehmen, um die Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden zu fördern.

(9) Die Regulierungsbehörde erarbeitet mit den anderen Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie auf Grund dieses Gesetzes befugt sind.

(10) Die Regulierungsbehörde überprüft Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Betreibern der Schienenwege nach § 41 und § 47 Absatz 1, die der Durchführung dieses Gesetzes oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

(11) Die Absätze 1 bis 10 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 57 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 76

Beteiligung der Regulierungsbehörde bei bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten

Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz ergeben, gilt § 90 Absatz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen mit der Maßgabe entsprechend, dass an die Stelle des Bundeskartellamtes und seines Präsidenten oder seiner Präsidentin die Regulierungsbehörde und ihr Präsident oder ihre Präsidentin treten.

§ 77

Beschlusskammern

(1) Die Regulierungsbehörde entscheidet durch Beschlusskammern. Satz 1 ist bei Entscheidungen der Marktüberwachung nach § 17 und für die Erhebung von Gebühren nach dem Bundesgebührengesetz nicht anzuwenden. Die Entscheidungen der Beschlusskammern ergehen durch Verwaltungsakt.

(2) Die Beschlusskammern entscheiden in der Besetzung mit einem oder einer Vorsitzenden und zwei beisitzenden Mitgliedern. Der oder die Vorsitzende und die beisitzenden Mitglieder müssen die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes erworben und ein rechtswissenschaftliches, wirtschaftswissenschaftliches oder ingenieurwissenschaftliches Studium abgeschlossen haben. Mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer muss die Befähigung zum Richteramt haben. In den Fällen des § 73 Absatz 1 Nummer 2 kann der oder die Vorsitzende anstatt der Beschlusskammer entscheiden, sofern die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung ergeht.

(3) Die Beschlusskammer leitet ein Verfahren von Amts wegen oder innerhalb eines Monats nach Eingang eines entsprechenden Antrages ein. An dem Verfahren vor der Beschlusskammer sind beteiligt:

1. der Zugangsberechtigte oder im Falle des § 66 Absatz 2 der beschwerdeführende Verband,
2. das Unternehmen, gegen das sich das Verfahren richtet, und
3. die Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Regulierungsbehörde auf deren Antrag zu dem Verfahren hinzugezogen hat,
4. soweit der Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen, diesbezügliche Wegeentgelte oder der Wettbewerb im grenzüberschreitenden Schienenverkehr betroffen sind, die Regulierungsbehörden der betroffenen Staaten und,

5. soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach § 75 Absatz 8 beantragt wurde, die Europäische Kommission.

(4) Bei einer Streitigkeit in einem unter dieses Gesetz fallenden Bereich zwischen Unternehmen in verschiedenen Mitgliedstaaten, die in die Zuständigkeit der nationalen Regulierungsbehörden von mehr als einem Mitgliedstaat fällt, kann jede Partei die Streitigkeit der Regulierungsbehörde vorlegen. Fällt die Streitigkeit in den Zuständigkeitsbereich der Regulierungsbehörde, so koordiniert sie ihre Maßnahmen mit den zuständigen nationalen Regulierungsbehörden der anderen betroffenen Mitgliedstaaten und, soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach § 75 Absatz 8 beantragt wurde, mit der Europäischen Kommission. Die Beschlusskammer trifft ihre Entscheidung im Benehmen mit der betreffenden nationalen Regulierungsbehörde.

(5) Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass die Entgeltregulierungsmaßnahmen entsprechend den §§ 28 bis 35 in Verbindung mit Anlage 4 in ihrer Gesamtheit aufeinander abgestimmt sind, sind in der Geschäftsordnung der Regulierungsbehörde Verfahren vorzusehen, die vor Erlass von Entscheidungen umfassende Abstimmungs-, Auskunfts- und Informationspflichten der jeweiligen Beschlusskammern und der Abteilungen vorsehen.

(6) Die Beschlusskammer hat den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Den Personen, die von dem Verfahren berührte Wirtschaftskreise vertreten, kann die Beschlusskammer in geeigneten Fällen Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Die Beschlusskammer entscheidet auf Grund öffentlicher mündlicher Verhandlung; mit Einverständnis der Beteiligten kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen ist für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, oder die Gefährdung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.

(7) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Unterbleibt die Vorlage einer freigegebenen Fassung nach Satz 2, kann die Beschlusskammer von der Zustimmung der Beteiligten zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Beschlusskammer die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an andere Beteiligte die vorlegenden Personen anhören.

§ 78

Gutachten der Monopolkommission

(1) Die Monopolkommission erstellt alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie

1. den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs beurteilt,
2. die Frage beurteilt, ob ein wirksamer Wettbewerb im Sinne des § 3 Nummer 1 besteht,
3. die Anwendung der Vorschriften des Eisenbahnrechts würdigt und
4. zu sonstigen aktuellen wettbewerbspolitischen Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Eisenbahnen Stellung nimmt.

Das Gutachten soll in dem Jahr abgeschlossen sein, in dem kein Hauptgutachten nach § 44 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vorgelegt wird.

(2) Die Monopolkommission leitet ihr Gutachten der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung legt das Gutachten unverzüglich den gesetzgebenden Körperschaften vor und nimmt zu den getroffenen Feststellungen innerhalb einer angemessenen Frist nach der Vorlage Stellung. Das Gutachten wird von der Monopolkommission zu dem Zeitpunkt veröffentlicht, zu dem es von der Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt wird.

§ 79

Eisenbahninfrastrukturbeirat

Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat die Aufgabe,

1. die Regulierungsbehörde bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Erstellung des Berichts nach § 71 zu beraten,
2. der Regulierungsbehörde Vorschläge für die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit zu machen.

Er ist gegenüber der Regulierungsbehörde berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Die Regulierungsbehörde ist insoweit auskunftspflichtig.

Kapitel 6

Übergangsvorschriften; Anwendungsvorschriften

§ 80

Übergangsvorschriften

(1) Die §§ 14 bis 16, 18 bis 24, 31 bis 55 und 57 bis 62 sind mit Ausnahme des § 44 Absatz 1 Satz 2 bis 6 erstmals auf die Netzfahrplanperiode anzuwenden, die frühestens 18 Monate nach dem [Einsetzen: Tag des Inkrafttreten dieses Gesetzes] beginnt. § 56 ist erstmals anzuwenden auf Entscheidungen über Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität außerhalb des Netzfahrplans die auf die Durchführung einer Zugfahrt in der Netzfahrplanperiode nach Satz 1 gerichtet sind. § 13 ist erstmals ab dem Wechsel des Netzfahrplans nach Anlage 8 Nummer 2 Satz 1 anzuwenden, der frühestens sechs Monate nach dem [Einsetzen: Tag des Inkrafttreten des Gesetzes] erfolgt.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheiden über Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazitäten für einen Netzfahrplan, der dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Netzfahrplan vorausgeht, auf der Grundlage der für diese Anträge geltenden Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum … [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung. Für Entscheidungen über Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazitäten außerhalb des Netzfahrplans, die auf die Durchführung einer Zugfahrt vor Beginn der Netzfahrplanperiode nach Absatz 1 Satz 1 gerichtet sind, gilt Satz 1 entsprechend. Für Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bis zu dem in Absatz 1 Satz 3 genannten Zeitpunkt eingehen, gilt Satz 1 entsprechend.

(3) Vor dem [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] der Regulierungsbehörde nach § 14d des Allgemeines Eisenbahngesetz vorgelegte beabsichtigte Entscheidungen und beabsichtigte Neufassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen werden nach den bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu Ende geführt. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde ergehen auf der Grundlage der bis zu dem in Satz 1 bezeichneten Zeitpunkt geltenden Vorschriften. Dies gilt ebenso für Mitteilungen, die ab dem … [Einsetzen: Inkrafttreten des Gesetzes] vorgelegt werden, denen ein ordnungsgemäßes Stellungnameverfahren nach § 4 Absatz 4 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum … [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung vorausgegangen ist.

(4) Ist die Frist für die Veröffentlichung der beabsichtigten Änderungen oder Neufassungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 Absatz 2 am [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] für die dann kommende Netzfahrplanperiode nicht mehr einzuhalten, gilt abweichend von § 19 Absatz 2 für die Veröffentlichung der Neufassung oder Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Frist von sechs Mona-

ten. Abweichend von § 73 Absatz 1 Nummer 4 beträgt im Falle des Satzes 1 die Frist, binnen derer die Regulierungsbehörde die beabsichtigte Neufassung oder Änderung nach § 72 Satz 1 Nummer 5 ablehnen kann, vier Wochen.

(5) Soweit am … [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bestehende Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen den Vorgaben dieses Gesetzes widersprechen, sind die Betreiber zur Überarbeitung dieser Regelungen verpflichtet. Die Regulierungsbehörde kann die betroffenen Unternehmen auf Antrag von den Fristen nach § 19 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 befreien.

(6) Die §§ 25 bis 29 sind erstmals für die Netzfahrplanperiode anzuwenden, für die die Frist zur Beantragung der Genehmigung der Entgelte nach § 46 Absatz 1 Satz 1 mindestens acht Monate nach dem … [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] abläuft. Bis zu diesem Zeitpunkt haben Betreiber der Schienenwege ihre Entgelte für Pflichtleistungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung dieser Leistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden.

(7) Besteht am … [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] eine Regulierungsvereinbarung und ist deren Anerkennung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung beantragt und beabsichtigt die Regulierungsbehörde, den Antrag abzulehnen, hat sie dem Antragsteller eine angemessene Frist zu gewähren, um die Vereinbarung nachzubessern. Für diesen Zeitraum ist der Ablauf der Frist nach § 30 Satz 2 gehemmt. Die Frist nach § 30 Satz 2 beginnt erneut,

1. wenn der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde die von ihr für erforderlich gehaltenen Nachbesserungen vorgenommen hat und sie der Regulierungsbehörde unter Vorlage aller Unterlagen mitteilt,
2. die den Betreibern der Schienenwege nach Satz 1 gewährte gesetzte Frist abgelaufen ist oder
3. der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde mitteilt, dass er die von der Regulierungsbehörde für erforderlich gehaltenen Nachbesserungen nicht vornehmen wird.

Zum Zwecke der Nachbesserung können auch zusätzliche Vereinbarungen geschlossen werden. Bis zur nächstmöglichen Berücksichtigung der durch die Regulierungsbehörde anerkannten qualifizierten Regulierungsvereinbarungen bei der Festlegung der Entgelte gilt die ursprünglich vorgelegte Vereinbarung als anerkannte qualifizierte Regulierungsvereinbarung. Satz 5 gilt nicht mehr, wenn die Regulierungsbehörde die vorgelegte Regulierungsvereinbarung nicht als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt hat.

(8) Befreiungen von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung nach § 9 Absatz 1e des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der bis zum … [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geltenden Fassung, die unbefristet erteilt worden sind, verlieren am … [Einsetzen: 5 Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens] ihre Wirksamkeit. Befristete Genehmigungen bleiben bis zum Ende der Befristung wirksam.

§ 81

Befristungen

Die §§ 63 bis 65 sind ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anzuwenden.

Anlage 1

(zu § 1 Absatz 5)

Verzeichnis der Eisenbahnanlagen

Die Eisenbahnanlagen umfassen folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Nebengleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

1. Grundstücke;
2. Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;
3. Kunstbauten, insbesondere Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten insbesondere gegen Lawinen, Steinschlag;
4. schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
5. Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
6. Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;
7. Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen, die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
8. Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
9. Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;
10. Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

Anlage 2

(zu den §§ 10 bis 14)

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

   a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;

   b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;

   c) die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;

   d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;

   e) die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden;

   f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:

   a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich der Personenbahnsteige, der Zugangswege für Passagiere, der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger, Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;

   b) Güterterminals einschließlich der Laderampen sowie der Zugangswege für Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen;

   c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen;

   d) Abstellgleise;

   e) Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;

   f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;

   g) Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen in See- und Binnenhäfen;

   h) Hilfseinrichtungen; zu Hilfseinrichtungen gehören auch Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre;

   i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

   a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes;

   b) Vorheizen von Personenzügen;

   c) kundenspezifische Verträge über

      aa) die Überwachung von Gefahrguttransporten,

      bb) die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

   a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen;

b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;

c) technische Inspektion der Fahrzeuge;

d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;

e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

Anlage 3
(zu § 19)

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen, auf Jahresbasis, mit den nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
   a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege,
   b) Anforderungen an Zugangsberechtigte,
   c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
   d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
   e) im Fall einer Schienenwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
   f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen,
   g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schienenwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

   In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der Anträge außerhalb des Netzfahrplans sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Schienenwegkapazität. Der Betreiber der Schienenwege veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen.
4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Webseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach § 39.

6. Einen Verweis auf Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber einer Serviceeinrichtung stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit und geben eine Webseite an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Die auf der Webseite angegebenen Inhalte sind nicht Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte nach § 49.

Anlage 4

(zu den §§ 25 bis 27)

Anreizsetzung

Anlage 4 verdeutlicht die grundsätzliche Vorgehensweise im Rahmen der Anreizsetzung.

Durchführung der Anreizsetzung

1. Grundsätze

1.1 Die für die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 1 der Betreiber der Schienenwege anzusetzenden Kosten umfassen alle Kosten, die zur Erbringung des Mindestzugangspakets erforderlich sind. Diese Kosten bestehen aus den aufwandsgleichen Kosten nach Nummer 2, den Abschreibungen nach Nummer 3 und den Kapitalkosten nach Nummer 5 abzüglich sonstiger Erträge und Erlöse nach Nummer 4 nach Maßgabe einer an den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechenden Kostenermittlung (regulatorische Kostenermittlung).

1.2 In der regulatorischen Kostenermittlung sind nur Einzelkosten, Gemeinkosten und, zur Bestimmung der Kapitalkosten nach Nummer 5, die Vermögensgegenstände zu berücksichtigen, die der Leistungsbereitstellung nach § 31 Absatz 1 oder 2 zuzurechnen sind. Kosten, Vermögensgegenstände und Passiva, die sich nicht oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand im Sinne des Satzes 1 unmittelbar zurechnen lassen, sind über eine sachgerechte und stetige Schlüsselung der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen. Die Regulierungsbehörde kann Festlegungen zur Schlüsselung solcher Kosten und Vermögensgegenstände sowie Passiva treffen.

2. Aufwandsgleiche Kostenpositionen

2.1. Aufwandsgleiche Kostenpositionen sind zu berücksichtigende Einzel- und Gemeinkosten der Schienenwege, die betrieblichen, periodengerechten und ordentlichen Aufwand der Betreiber der Schienenwege eines Jahres und nach Maßgabe der Gewinn- und Verlustrechnung mit Bezug auf die zuzurechnende Leistungsbereitstellung nach § 33 Absatz 1 oder Absatz 2 darstellen. Die Regulierungsbehörde kann Erkenntnisse über künftige Entwicklungen in einer sachgerechten Fortschreibung für die Regulierungsperiode unter Beachtung der §§ 25 bis 28 angemessen berücksichtigen.

2.2 Betriebsfremde Aufwendungen sowie außerordentliche, periodenfremde oder auf Besonderheiten des Geschäftsjahres beruhende Aufwendungen und Erträge sind in der Kostenrechnung nicht zu berücksichtigen. Aufwendungen sind stets der Periode zuzuordnen, für die sie anfallen. Die Regulierungsbehörde kann unter Berücksichtigung des § 27 Absatz 1 und der in § 3 genannten Ziele Festlegungen zur Berücksichtigung außerordentlicher, periodenfremder oder auf Besonderheiten des Geschäftsjahres beruhender Aufwendungen und Erträge sowie einer sachgerechten Verteilung dieser außerordentlichen oder periodenfremden Aufwendungen und Erträge sowohl bei der Bestimmung des Ausgangsniveaus als auch während einer laufenden Regulierungsperiode treffen, soweit diese Aufwendungen und Erträge die Kosten spürbar beeinflussen würden.

3. Abschreibungen

3.1 Zur Bemessung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 1 wird die Wertminderung der zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens in Ansatz gebracht. Hierbei sind die bilanziellen Abschreibungen anzusetzen. Im Falle der Gewährung von Zuwendungen zur Finanzierung dieser Vermögensgegenstände sind die erhaltenen Zuwendungen bei der Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten des Anlagevermögens und entsprechend bei der Ermittlung der im Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu berücksichtigenden Abschreibungen in Abzug zu bringen. Dies gilt sowohl für Investitionen in das Bestandsnetz als auch für Neubau oder Ausbau von Eisenbahninfrastruktur.

3.2 Werden Zuwendungen gewährt, sind die Prüfergebnisse und die Prüfberichte der mit der Verwendungsprüfung dieser Zuwendungen beauftragten Stellen und Institutionen der Regulierungsbehörde zugänglich zu machen. Weiterhin sind der Regulierungsbehörde vollständige Übersichten und Stammdateninformationen über sämtliche Anlagen vorzulegen, die im Basisjahr aktiv waren und auf der Grundlage von Zuwendungen finanziert wurden. Aus diesen Übersichten sollen mindestens die Anschaffungs- und Herstellkosten, die Finanzierungsanteile über

Zuwendungen, vertraglich vereinbarte Eigenmittel und sonstige Mittel, die Aktivierungszeitpunkte sowie die Abschreibungsdauern und Abschreibungshöhen der jeweiligen Anlagen hervorgehen. Die Systematiken der Aufteilung der vertraglich vereinbarten Mittel auf den Bereich zur Erbringung des Mindestzugangspakets sowie auf die im Basisjahr aktivierten Anlagen sind der Regulierungsbehörde darzulegen.

4. Kostenmindernde Erlöse und Erträge

Die Kosten mindern sich um sonstige neben der Leistungsbereitstellung nach § 25 Absatz 1 anfallende Erlöse und Erträge und aktivierte Eigenleistungen abzüglich diesen zuzuordnenden Kosten, soweit sie sachlich der Erbringung der relevanten Leistungen zuzurechnen sind. Erlöse und Erträge, die als Zuwendungen gewährt werden, sind hiervon ausgenommen.

5. Kapitalkosten

5.1 Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung.

5.2 Die Regulierungsbehörde legt die Zinssätze für die Betreiber der Schienenwege auf Basis der tatsächlichen Kapitalstruktur fest.

5.2.1 Für die Verzinsung des Fremdkapitals ist ein kalkulatorischer Zinssatz anzusetzen.

5.2.2 Für den anzusetzenden Eigenkapitalzinssatz für Betreiber der Schienenwege differenziert die Regulierungsbehörde in Abhängigkeit vom Anteil des Schienengüterverkehrs am Umsatz des jeweiligen Betreibers der Schienenwege.

5.3 Zur Ermittlung der Kapitalkosten werden die festgelegten Zinssätze auf das für das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 eingesetzte, verzinsliche Kapital nach § 25 Absatz 1 angewendet.

6. Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten aufgrund qualifizierter Regulierungsvereinbarungen

Vor einer Anpassung nach § 25 Absatz 3 prüft die Regulierungsbehörde, ob sich der Aufwand gegenüber dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten mehr als geringfügig verändern wird.

Soweit es sich um Aufwendungen handelt, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung pro Jahr benannt sind, ergibt sich der Nachweis aus der Vereinbarung selbst. Für Aufwendungen, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung benannt, jedoch nicht pro Jahr benannt sind, hat der Betreiber der Schienenwege Planungsaufwand und Aufwandsverlauf darzulegen. Für alle darüber hinaus gehenden Aufwendungen kommt das nachfolgende Prüfschema zur Anwendung.

6.1 Instandhaltung

Für die Überprüfung nach § 25 Absatz 3 hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere die nachfolgenden Informationen darzulegen:

– den Veränderungssachverhalt im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten resultierend aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
– den Planaufwand auf der Grundlage eines Instandhaltungsplans und des Instandhaltungsverlaufs nach Instandhaltungsart und Instandhaltungsobjekten über die Laufzeit der qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
– die Veränderung des Instandhaltungsaufwands und damit der Kostenhöhe im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten,
– den Zusammenhang zwischen der Veränderung des Instandhaltungsaufwands und der Vorgabe der qualifizierten Regulierungsvereinbarung. Der Nachweis ist erfolgt, wenn
    1. der Betreiber der Schienenwege dargelegt hat, dass der Instandhaltungsaufwand in infrastrukturellen Rahmenkostenstellen nach Instandhaltungsmaßnahmen, Instandhaltungsart und Instandhaltungsobjekten erbracht wird, die durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung erfasst sind und
    2. der Betreiber der Schienenwege mit Blick auf die qualifizierte Regulierungsvereinbarung den Grund für die zusätzlichen Instandhaltungsmaßnahmen plausibel dargelegt hat.

6.2 Ersatzinvestitionen

Für die Überprüfung nach § 25 Absatz 3 hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere die nachfolgenden Informationen darzulegen:

– den Veränderungssachverhalt im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten resultierend aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
– den Planaufwand auf der Grundlage eines anlagenspezifischen Investitionsplans und Investitionsverlaufs sowie eines entsprechenden Abschreibungsverlaufs über die Laufzeit der qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
– die Veränderung des Abschreibungsaufwandes und damit der Kostenhöhe im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten,
– den Zusammenhang zwischen der Veränderung des Abschreibungsaufwandes und der Vorgabe der qualifizierten Regulierungsvereinbarung. Der Nachweis ist erfolgt, wenn
  1. der Betreiber der Schienenwege dargelegt hat, dass der anlagenspezifische Abschreibungsaufwand in Anlagenklassen erbracht wird, die durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung erfasst sind und
  2. der Betreiber der Schienenwege mit Blick auf die qualifizierte Regulierungsvereinbarung den Grund für die zusätzlichen Ersatzinvestitionen plausibel dargelegt hat.

Der Abschreibungsaufwand, der zu den von der Anpassung betroffenen Ersatzinvestitionen gehört, darf nur begrenzt auf die Dauer der jeweiligen Abschreibungszeiträume in die nachfolgenden Ausgangsniveaus der Gesamtkosten eingehen.

Anlage 5
(zu § 29)

Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege

Die Regulierungsvereinbarung spezifiziert die in § 27 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Eisenbahnanlagen und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anlage 2;
2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anlage 2 aufgeführten Infrastrukturleistungen und für die Instandhaltung und die Erneuerung;
3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien;
5. die Anreize nach § 27 Absatz 2;
6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Betreiber der Schienenwege, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;
7. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung.

Anlage 6

(zu § 34 Absatz 4)

Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission

1. zu § 34 Absatz 4, betreffend Artikel 7 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909

Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, gilt nach der von Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 eröffneten Abweichungsmöglichkeit:

Liegen die nach Artikel 3 Absatz 1 der Durchführungsverordnung berechneten direkten Kosten des gesamten Netzes oder die nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung mithilfe der Modellierung berechneten direkten Kosten multipliziert mit der Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer und/oder Bruttotonnenkilometer für den Referenzzeitraum entweder unter 30 % der Vollkosten für die Instandhaltung und Erneuerung oder unter der Summe aus 20 % der Instandhaltungskosten und 40 % der Erneuerungskosten, kann die Regulierungsstelle die nach Artikel 56 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, umgesetzt in § 66 Absatz 4, vorgesehenen Kontrollen der Berechnung der im gesamten Netz angefallenen Kosten in vereinfachter Weise durchführen.

Anlage 7
(zu § 36 Absatz 2 und § 39)

Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte

1. Die Paare, die von den Betreibern der Schienenwege zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung nach § 36 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:

   a) Personenverkehr/Güterverkehr;

   b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge;

   c) Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr;

   d) Kombinierter Verkehr/Direktverkehr;

   e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr;

   f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr;

   g) Netzfahrplan/Ad-hoc-Verkehr.

2. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach § 39 gelten die folgenden Grundsätze:

   a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Betreiber der Schienenwege mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.

   b) Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Betreiber der Schienenwege eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.

   c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:

      1. Betriebs-/Planungsmanagement des Betreibers der Schienenwege

      1.1. Fahrplanerstellung

      1.2. Zugbildung

      1.3. Fehler im Betriebsverfahren

      1.4. Falsche Anwendung der Vorrangregeln

      1.5. Personal

      1.6. Andere Ursachen

      2. Infrastruktureinrichtungen des Betreibers der Schienenwege

      2.1. Signalanlagen

      2.2. Signalanlagen an Bahnübergängen

      2.3. Telekommunikationsanlagen

      2.4. Stromversorgungseinrichtungen

      2.5. Gleis

      2.6. Bauwerke

2.7. Personal

2.8. Andere Ursachen

3. Dem Betreiber der Schienenwege zuzuschreibende bautechnische Ursachen

3.1. Geplante Bauarbeiten

3.2. Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten

3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise

3.4. Andere Ursachen

4. Anderen Betreibern der Schienenwege zuzuschreibende Probleme

4.1. verursacht durch den vorgelagerten Betreiber der Schienenwege

4.2. verursacht durch den nachgelagerten Betreiber der Schienenwege

5. Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen

5.1. Überschreitung der Haltezeit

5.2. Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens

5.3. Ladevorgänge

5.4. Ladeprobleme

5.5. Zugvorbereitung

5.6. Personal

5.7. Andere Ursachen

6. Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrsunternehmens

6.1. Umlaufplanerstellung und -änderung

6.2. Zugbildung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen

6.3. Probleme mit Reisezugwagen

6.4. Probleme mit Güterwagen

6.5. Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen

6.6. Personal

6.7. Andere Ursachen

7. Anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreibende Probleme

7.1. verursacht durch das nachgelagerte Eisenbahnverkehrsunternehmen

7.2. verursacht durch das vorgelagerte Eisenbahnverkehrsunternehmen

8. Externe Ursachen, die weder dem Betreiber der Schienenwege noch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreiben sind

8.1. Streik

8.2. Verwaltungsformalitäten

8.3. Äußere Einflüsse

8.4. Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen

8.5. Verspätung durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz

8.6. Andere Ursachen

9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Betreiber der Schienenwege noch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreiben sind

9.1. Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

9.2. Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges

9.3. Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges

9.4. Umlauf

9.5. Anschlüsse

9.6. Weitere Untersuchung erforderlich

d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.

e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.

f) Der Betreiber der Schienenwege teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.

g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Betreiber der Schienenwege einmal jährlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

Anlage 8
(zu § 50)

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Europäische Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.
3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24.00 Uhr.
4. Die Betreiber der Schienenwege tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege festgelegt sind. Die Betreiber der Schienenwege gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Zugangsberechtigten erstellt der Betreiber der Schienenwege einen Netzfahrplanentwurf.

Anlage 9

(zu § 70 Absatz 1)

Der Regulierungsbehörde auf Verlangen vorzulegende Buchführungsdaten

1. Getrennte Rechnungsführung:

   a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und den Betrieb der Schienenwege und Serviceeinrichtungen;

   b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Zahlungsströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;

   c) Aufwands- und Ertragsposten, anhand derer sich nach den Anforderungen der Regulierungsbehörde feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;

   d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche angewendete Verfahren;

   e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen der Gruppe.

2. Kontrolle der Wegeentgelte:

   a) verschiedene Kostenkategorien, insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten oder direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten, um eine Kontrolle der Wegeentgelte zu ermöglichen;

   b) hinreichende Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsbehörde gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;

   c) nach der von der Regulierungsbehörde geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit:

   a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit,

   b) Ausgabenerklärung (Übersicht),

   c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben,

   d) Erklärung zu den Betriebsausgaben,

   e) Gewinn- und Verlustrechnung.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, soweit diese Rechtsakte Sachbereiche dieses Gesetzes betreffen.“

2. § 2 wird durch die folgenden §§ 2 und 2a ersetzt:

„§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Verkehrsdienste sind Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der Verkehrsdienste können Marktsegmente gebildet werden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind alle Eisenbahnen, deren Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Traktion sicherstellen. Dies schließt auch Fahrzeughalter ein.

(4) Grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste sind Verkehrsdienste, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

(5) Grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste sind Verkehrsdienste zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist. Der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

(6) Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.

(7) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.

(8) Werksbahnen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Davon umfasst ist eine Eisenbahninfrastruktur, die dem innerbetrieblichen

Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur betreibt, oder für die mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen dient. Dem Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 steht nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder an der Infrastruktur ansässiger Unternehmen durchgeführt werden oder sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang gestattet werden.

(9) Serviceeinrichtungen sind die Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können.

(10) Abstellgleise sind Gleise, die speziell für das zeitweilige Abstellen von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind.

(11) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig ist.

(12) Schienenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(13) Fahrzeughalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(14) Wagenhalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(15) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

(16) Stadt- und Vorortverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines, auch grenzüberschreitenden, Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken.

(17) Regionalverkehr ist einen Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer, auch grenzüberschreitenden, Region abzudecken.

(18) Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren.

(19) Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsdienste auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen, auch soweit sie über diese Netze hinaus bis in den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs verkehren.

(20) Eine Unternehmensgenehmigung ist eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung anerkennt,

1. Eisenbahnverkehrsdienste als Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen, wobei diese Befähigung auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt sein kann,

2. selbstständig am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter teilzunehmen oder

3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige zu betreiben.

(21) Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Schienenwege, die von einem Betreiber der Schienenwege betrieben werden.

§ 2a

Feststellung der Eisenbahneigenschaft

Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde stellt auf Antrag, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fest,

1. ob und inwieweit eine Schienenbahn eine Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes ist oder
2. ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Absatz 12 vorliegt.“

3. In § 3 Absatz 2 werden nach den Wörtern „erfassten Eisenbahnen“ die Wörter „und Werksbahnen“ eingefügt.
4. § 5 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1e Nummer 4 wird die Angabe „§§ 8 bis 13“ durch die Angabe „§§ 10 bis 13“ ersetzt.
   b) Nach § 5 Absatz 1i wird folgender Absatz 1j eingefügt:

      „(1j) Die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt.“
5. Die §§ 6 und 7 werden durch die folgenden §§ 6 bis 6i ersetzt:

„§ 6

Erteilen und Versagen der Unternehmensgenehmigung

(1) Ohne Unternehmensgenehmigung darf niemand

1. Eisenbahnverkehrsdienste erbringen,
2. als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben.

Keiner Unternehmensgenehmigung bedürfen der Betreiber einer Serviceeinrichtung, einer Werksbahn und Tätigkeiten im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2, soweit die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird.

(2) Sind Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, ist die Unternehmensgenehmigung zu erteilen.

(3) Die Unternehmensgenehmigung kann nur beantragt werden, wenn der Antragsteller in Deutschland niedergelassen ist oder dort eine juristisch selbstständige Niederlassung betreibt.

(4) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen.

(5) Bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Genehmigung des abgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens zurückgenommen, widerrufen oder eingeschränkt wird.

(6) Die Unternehmensgenehmigung allein berechtigt nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

§ 6a

Bedingungen für den Erhalt einer Unternehmensgenehmigung

Wer einen Antrag auf Erteilung einer Unternehmensgenehmigung stellt, muss der zuständigen Genehmigungsbehörde vor Aufnahme seiner Tätigkeit nachweisen, dass er den nachstehenden Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung genügt. Für diese Zwecke hat der Antragsteller alle erforderlichen Angaben zu machen und zu belegen.

§ 6b

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

(1) Die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen und das Unternehmen müssen zuverlässig sein.

(2) Eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn sie rechtskräftig wegen Straftaten, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße oder wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist.

(3) Ein Unternehmen gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn gegen dieses eine Geldbuße von mehr als 100 000 Euro wegen schwerwiegender Gesetzesverstöße, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße oder wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten bestandskräftig festgesetzt wurde.

§ 6c

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er seine tatsächlichen und voraussichtlichen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von zwölf Monaten erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des handelsrechtlichen Jahresabschlusses oder bei einem Antragsteller, der keinen Jahresabschluss vorlegen kann, anhand der Jahresbilanz. Jeder Antragsteller hat mindestens die in Anlage 2 genannten Angaben zu machen.

(3) Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Antragstellers ist nicht gegeben, wenn ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit resultieren.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen müssen die in Anlage 2 aufgeführten Angaben enthalten.

§ 6d

Anforderungen an die fachliche Eignung

(1) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

(2) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind auch erfüllt, wenn die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen von der zuständigen Aufsichtsbehörde als Betriebsleiter bestätigt sind. Ein bestätigter Betriebsleiter gilt als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für Personen, die für ein Sicherheitsmanagementsystem verantwortlich sind, das im Rahmen einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung zugelassen wurde.

§ 6e

Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit

Ist der Antragsteller

1. die Bundesrepublik Deutschland,
2. ein Land,
3. eine kommunale Gebietskörperschaft oder ein Zusammenschluss kommunaler Gebietskörperschaften oder
4. eine juristische Person, die sich überwiegend in der Hand einer der in den Nummern 1 bis 3 genannten Gebietskörperschaften befindet,

gilt der Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit als erbracht. Satz 1 gilt auch für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum und die entsprechenden Gebietskörperschaften solcher Mitgliedstaaten oder Vertragsstaaten.

§ 6f

Gültigkeit der Unternehmensgenehmigung

(1) Wem nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum für Tätigkeiten nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU eine Unternehmensgenehmigung erteilt wurde, bedarf im Inland keiner weiteren Unternehmensgenehmigung.

(2) Wem eine Unternehmensgenehmigung im Sinne des Absatzes 1 erteilt wurde, muss dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland diese Unternehmensgenehmigung vorlegen. Zugangsrechte bleiben unberührt.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann die von ihr erteilte Genehmigung mit der Auflage versehen, dass regelmäßig eine Überprüfung durchzuführen ist. Die Frist für die Überprüfung beträgt höchstens fünf Jahre.

§ 6g

Widerruf, befristete Unternehmensgenehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei begründetem Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem sie eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich nachkommt. Die Genehmigungsbehörde hat die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie feststellt, dass das Unternehmen den Anforderungen nach Satz 1 nicht nachkommt.

(2) Hat eine inländische Genehmigungsbehörde begründeten Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, so teilt sie der Behörde des anderen Mitgliedstaates ihre Zweifel unverzüglich mit. Satz 1 gilt auch für die inländischen Genehmigungsbehörden untereinander.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Genehmigungsbehörde dann, wenn eine Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit widerrufen worden ist, bis zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens auch eine befristete Unternehmensgenehmigung erteilen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung. Die befristete Unternehmensgenehmigung gilt für höchstens sechs Monate vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an.

(4) Hat ein Unternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Unternehmensgenehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, hat die Genehmigungsbehörde zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der zu erbringenden Leistungen die Frist des Satzes 1 verlängert wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Unternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Das betreffende Unternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde durch Anordnung feststellt, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall hat das betreffende Unternehmen den Betrieb unverzüglich einzustellen.

(6) Beabsichtigt ein Unternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt.

(7) Die Genehmigungsbehörde hat bei einem Unternehmen, gegen das ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit eine erfolgversprechende Sanierung nicht zu erwarten ist.

(8) Die Absätze 1 bis 7 lassen die Befugnisse der zuständigen Behörde nach den Vorschriften über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder unberührt.

§ 6h

Unterrichtung der Europäischen Kommission

Wenn eine Genehmigungsbehörde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Unternehmensgenehmigung erteilt, widerruft oder ändert, unterrichtet sie unverzüglich die Europäische Eisenbahnagentur und die anderen inländischen Genehmigungsbehörden. Die Genehmigungsbehörden der Länder leiten ihre Unterrichtung an die Europäische Eisenbahnagentur über das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 6i

Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission

Die Vorschriften der §§ 6 bis 6h sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf der Grundlage des Artikels 17 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32) erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.“

6. § 7a wird wie folgt geändert:

   a) In den Absätzen 2 bis 4 wird jeweils das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

   b) In Absatz 5 wird das Wort „Genehmigung“ durch das Wort „Unternehmensgenehmigung“ ersetzt.

7. Die §§ 8 bis 9b werden aufgehoben.

8. § 11 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 11

Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht“.

   b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Dem Satz 1 wird folgender Satz vorangestellt:

      „Betreiber von Schienenwegen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet.“

      bb) In dem neuen Satz 2 werden nach den Wörtern „Betriebes einer Strecke“ die Wörter „oder einer Serviceeinrichtung“ eingefügt.

9. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

   b) Absatz 8 wird aufgehoben.

10. Nach § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„§ 12a

Fahrgastinformationen

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern eines Personenbahnhofs unverzüglich alle Informationen bereitzustellen, die für die Unterrichtung von Kunden erforderlich sind.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunter-

nehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.

(4) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bleibt unberührt."

11. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Zugangsrechte nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt."

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Eine Werksbahn hat einer angrenzenden Eisenbahn für deren eigenen Güterverkehr den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn der angrenzenden Eisenbahn eine Nutzung der Infrastruktur aus Gründen des Betriebs der Werksbahn nicht möglich ist. Im Falle der Nichteinigung über die Möglichkeit des Anschlusses, die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde."

12. Die §§ 14 bis 14g werden durch die folgenden §§ 14 bis 14d ersetzt:

„§ 14

Versicherungspflicht

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

(2) Wagenhalter sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle bei der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Satz 1 gilt nicht für die Bundesrepublik Deutschland, die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum.

§ 14a

Ausnahmen von der Versicherungspflicht

(1) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 1 besteht nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen,

   a) die von einem nach § 1 Absatz. 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,

   b) die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen, oder

   c) die für einen Schaden aus einem Frachtvertrag haften;

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,

   a) die von einem nach § 1 Absatz 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,

b) soweit sie Werksbahn sind oder

c) die mehrheitlich im Eigentum einer Gebietskörperschaft mit mehr als 100 000 Einwohnern oder eines Gemeindeverbandes stehen und die über eine entsprechende Deckung durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage der Gebietskörperschaft oder des Gemeindeverbandes verfügen.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 Buchstabe c muss die selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage geschädigten Dritten einen Direktanspruch gegen die Gebietskörperschaft oder den Gemeindeverband gewähren; das ersatzpflichtige Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Gebietskörperschaft oder der Gemeindeverband haften als Gesamtschuldner.

(2) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 2 besteht nicht für Wagenhalter,

1. die von einem nach § 1 Absatz 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder

2. soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen.

(3) Von den Bestimmungen des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b kann für die in § 5 Absatz 1a Nummer 2 bezeichneten Eisenbahnen durch Landesrecht abgewichen werden.

§ 14b

Deckungssumme

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt insgesamt 14 Millionen Euro je Schadensereignis und muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen.

§ 14c

Nachweis- und Anzeigepflichten

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor der Betriebsaufnahme und von Wagenhaltern vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb der nach § 5 zuständigen Behörde nachzuweisen. Diese ist zuständige Stelle nach § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

(2) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland vor Aufnahme des Verkehrs oder von Wagenhaltern ohne Sitz im Inland vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen. Dieses ist zuständige Stelle im Sinne des § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

§ 14d

Auskunftspflicht

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Infrastruktur sie benutzen, Wagenhalter auf Verlangen der betriebsführenden Eisenbahn eine Bestätigung der nach § 14c Absatz 1 oder 2 zuständigen Behörde über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 vorlegen.“

13. In § 25 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

14. § 26 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 6 und 7 werden aufgehoben.

b) Die bisherige Nummer 7a wird Nummer 6 und wie folgt gefasst:

„6. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 8 Absatz 4 erster Halbsatz des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 8 Absatz 4 Satz 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes;“.

c) Die Nummern 8 bis 19 werden die Nummern 7 bis 18.

15. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. ohne Unternehmensgenehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste erbringt, als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreibt,“.

b) In Nummer 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

16. Die §§ 31 und 32 werden wie folgt gefasst:

„§ 31

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Fahrzeughalter

Für Fahrzeughalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.

§ 32

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Wagenhalter

Für Wagenhalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie

1. die Eisenbahnaufsicht oder

2. die Gebühren und Auslagen von individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen

betreffen.“

17. § 36 wird aufgehoben.

18. § 37 wird aufgehoben.

19. § 38 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „nach § 14 Abs. 1“ gestrichen.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die bis zum … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] erteilten Genehmigungen nach § 6 gelten ab … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] als Unternehmensgenehmigungen nach den §§ 6 bis 6g.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Fahrzeughalter und Wagenhalter, die am … [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 der nach § 5 zuständigen Aufsichtsbehörde bis zum … [einsetzen: Datum sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] vorzulegen.“

d) Absatz 8 wird aufgehoben.

20. § 40 wird aufgehoben.

21. Die bisherige Anlage wird Anlage 1 und der Klammerzusatz wird wie folgt gefasst:

„(zu § 18e Absatz 1)“.

22. Folgende Anlage 2 wird angefügt:

„Anlage 2
(zu § 6c)

Finanzielle Leistungsfähigkeit

Die Informationen, die antragstellende Unternehmen gemäß § 6c bereitzustellen haben, umfassen:

a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;

b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;

c) Betriebskapital;

d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge;

e) Belastungen des Betriebsvermögens;

f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.“

Artikel 3

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 werden die Absätze 1 bis 3 durch die folgenden Absätze 1 bis 3a ersetzt:

„(1) Die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, obliegt der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur). Sie untersteht insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Dienstaufsicht für die Aufgaben nach Satz 1 übt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus. Die Einzelheiten werden durch Verwaltungsvereinbarung geregelt.

(2) Die Bundesnetzagentur nimmt im Rahmen der ihr nach Absatz 1 Satz 1 zugewiesenen Tätigkeit die Verwaltungsaufgaben des Bundes wahr, die ihr durch Gesetz zugewiesen sind. Sie ist Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und hat die Aufgabe, die Einhaltung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22) und der Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission zu der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343, S. 32) zu überwachen, soweit durch das Eisenbahnregulierungsgesetz nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Bundesnetzagentur untersteht abweichend von Absatz 1 Satz 2 hinsichtlich des Vollzuges der Rechtsvorschriften nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union nur der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, soweit es die Gegenstände des Eisenbahnregulierungsgesetzes betrifft. Allgemeine Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Rechtsaufsicht sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(3a) Die Bundesnetzagentur ist befugt, gegen Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Klage vor dem Verwaltungsgericht zu erheben. Für dieses Verfahren ist die Bundesnetzagentur beteiligungsfähig. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Weisung an die Bundesnetzagentur erhoben werden. Für die Klage finden im Übrigen die Vorschriften zur Feststellungsklage nach § 43 der Verwaltungsgerichtsordnung Anwendung. Für Verfahren nach Satz 1 ist das Gericht örtlich zuständig, das für die Überprüfung von Entscheidungen der Bundesnetzagentur zuständig ist.“

2. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a

Leitung der Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich

(1) Der Präsident oder die Präsidentin hat unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln und darf in keinen Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen, die der Regulierung unterliegen, stehen.

(2) Um die Anforderungen des Absatzes 1 zu gewährleisten, hat der Präsident oder die Präsidentin dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung seiner oder ihrer Interessen abzugeben, in der er oder sie jegliche unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angibt, die als seine oder ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung eines Amtes beeinflussen könnten.

(3) Der Präsident oder die Präsidentin hat die Erklärung auch dem Eisenbahninfrastrukturbeirat vorzulegen.

(4) Der Präsident oder die Präsidentin darf sich in einem Fall, der ein Unternehmen betrifft, mit dem er oder sie innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Verfahrens in einer Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehung stand, an dem Verfahren und der Entscheidung nicht beteiligen. Im Falle des Satzes 1 werden die Rechte und Pflichten des Präsidenten oder der Präsidentin durch die zur Vertretung berufene Person wahrgenommen. Die Sätze 1 und 2 gelten für die zur Vertretung berufenen Personen sinngemäß.

(5) Nach dem Ende seiner oder ihrer Amtszeit in der Regulierungsbehörde darf der Präsident oder die Präsidentin bei Unternehmen oder Stellen, die der Regulierung unterliegen, für einen Zeitraum von einem Jahr weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.“

3. Die folgenden §§ 6 und 7 werden angefügt:

„§ 6

Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Sicherheits-, Genehmigungs- und Kartellbehörden

(1) Die Regulierungsbehörde, die nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1) und die Genehmigungsbehörde arbeiten auf der Grundlage des Absatzes 2 zusammen. Alle übermittelten Informationen sind in den Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. Etwaige Beweisverwertungsverbote bleiben davon unberührt.

(2) Diese Behörden haben gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit zu schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf

dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorzusehen, mit dem einerseits die Regulierungsbehörde den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsbehörde und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

(3) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Die Regulierungsbehörde und die Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie die Kartellbehörden und die nach dem Telekommunikationsgesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz zuständigen Regulierungsbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sein können. Insbesondere sollen sie sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie sollen einander Gelegenheit zur Stellungnahme geben, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

§ 7

Übergangsregelungen

(1) § 4a Absatz 1 und 5 ist erst ab dem … [einsetzen: erster Tag des sechsten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats] anzuwenden.

(2) § 4a Absatz 2 und 3 ist erst ab dem … [einsetzen: 1. Januar des auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Jahres] anzuwenden.“

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Das Gesetz über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 2009), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juli 2011 (BGBl. I S. 1554) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

   „(3) Die Bundesnetzagentur muss über eine personelle und sachliche Ausstattung verfügen, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in Deutschland entspricht.“

2. In § 3 Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

   „Der Beirat hat zur Vorbereitung seines Vorschlages die Stellungnahme des Eisenbahninfrastrukturbeirates einzuholen.“

Artikel 5

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

§ 65 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„2. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32);“.

Artikel 6

Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

1. die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 123 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist,
2. die Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 27 des Gesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434) geändert worden ist, und
3. die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung vom 27. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3203), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305) geändert worden ist.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Inhalt

I. Ziel der Regelung und Notwendigkeit des Gesetzentwurfs

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: „Richtlinie“) behandelt folgende Schwerpunkte:

Kapitel I	**Allgemeine Bestimmungen**
Kapitel II	**Entwicklung des Eisenbahnsektors der Union**
Abschnitt 1	Unabhängigkeit der Geschäftsführung
Abschnitt 2	Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sowie zwischen verschiedenen Arten von Verkehrsleistungen
Abschnitt 3	Finanzielle Sanierung
Abschnitt 4	Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten
Abschnitt 5	Grenzüberschreitende Vereinbarungen
Abschnitt 6	Überwachungsaufgaben der Kommission
Kapitel III	**Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen**
Abschnitt 1	Genehmigungsbehörde
Abschnitt 2	Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung
Abschnitt 3	Gültigkeit der Genehmigung
Kapitel IV	**Erhebung von Wegeentgelten und Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr**
Abschnitt 1	Allgemeine Grundsätze
Abschnitt 2	Wege- und Dienstleistungsentgelte
Abschnitt 3	Zuweisung von Fahrwegkapazität
Abschnitt 4	Regulierungsstelle

II. Lösung

1. Art und Weise der Umsetzung

Die Vorschriften der Richtlinie werden soweit das Kapitel II (Entflechtung, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur etc.) und das Kapitel IV (Entgelte, Zuweisung von Fahrwegkapazität und Stellung der BNetzA) betroffen sind, durch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und soweit das Kapitel III (Genehmigungen) betroffen ist, durch Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in deutsches Recht umgesetzt.

Bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht werden Systematik und soweit wie möglich der Wortlaut der Richtlinie beibehalten. D. h. die Vorschriften der Richtlinie werden grundsätzlich in der Reihenfolge der Richtlinie in das ERegG übernommen und alle nationalen Vorschriften, die dieselbe Regelungsmaterie betreffen, aufgehoben.

2. Artikel 1 – Eisenbahnregulierungsgesetz

2.1 Entflechtung

Die Vorschriften zur Geschäftsführung der Eisenbahnen, zur getrennten Rechnungslegung sowie zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege (§§ 8, 9 und 9a AEG) werden-von der Struktur her beibehalten. Nach derzeitigem Recht werden die Entflechtungsvorschriften vom Eisenbahn-Bundesamt überwacht. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie liegt die Zuständigkeit für die Überwachung der Entflechtungsvorschriften bei der Regulierungsbehörde. Der BNetzA ist daher die Zuständigkeit für die Überwachung der Entflechtungsvorschriften zu übertragen.

2.2 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Grundsätzlich werden die bereits geltenden Zugangsregelungen beibehalten. Die Richtlinie enthält darüber hinaus detaillierte Vorgaben bzgl. der Gestaltung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, insbesondere zu den Vorgaben bezüglich der Pflicht-, Neben-, und Zusatzleistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Regelungen der Richtlinie werden dem Grundsatz folgend 1:1 übernommen, was inhaltlich zu einzelnen Erweiterungen führt.

Abweichend von der geltenden deutschen Rechtslage unterliegen nach der Richtlinie Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen, nur einer eingeschränkten Regulierung. Auch dies wurde übernommen.

Entsprechend den Vorgaben der Richtlinie wird zudem ein diskriminierungsfreier Zugang zu Verkaufsflächen für Fahrscheine in Personenbahnhöfen geregelt.

2.3 Entgelte

2.3.1 Grundsätzliches System der Trassenentgelte

Die Richtlinie sieht für die Trassenentgelte eine Weiterführung des bisherigen Systems von Grenzkosten und Aufschlägen vor. Bei den Aufschlägen ist eine Differenzierung nach drei vorgegebenen Marktsegmenten vorgeschrieben (Güterverkehr, gemeinwirtschaftlicher Personenverkehr und eigenwirtschaftlicher Personenverkehr). Eine Sonderregelung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewährleistet, dass die Trassenentgelte sich im Wesentlichen am Volumen der Regionalisierungsmittel für die jeweilige Region orientieren. Das dem deutschen Recht zu Grunde liegende System der Vollkostendeckung, d. h. das Eingehen sämtlicher Kosten des Betreibers der Schienenwege in die Trassenentgelte wird beibehalten.

2.3.2 Entgeltdifferenzierung nach ETCS (Europäisches Zugsicherungssystem)

Zum Zweck der Förderung der Ausrüstung von Zügen mit dem Eisenbahnverkehrsleitsystem ETCS schreibt die Richtlinie auf bestimmten Strecken eine Differenzierung der Trassenentgelte nach der Ausstattung der Züge mit ETCS vor. Dies gilt für bestimmte Korridore, auf denen eine Einführungspflicht für die Infrastruktur besteht.

2.3.3 Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Die Richtlinie eröffnet den Mitgliedstaaten wie schon bisher die Möglichkeit, Trassenpreise anhand der Umweltverträglichkeit von Zügen sowie deren Lärmpegel zu differenzieren. Der Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes enthält eine verpflichtende Differenzierung bezüglich des Lärmpegels beim Schienengüterverkehr, um einen Anreiz zur Umrüstung vorhandener Güterwagen auf leise Bremstechnik zu schaffen.

2.3.4 Entgeltdifferenzierung nach Verspätungen

Mit dem Ziel der Verbesserung der Qualität des Betriebes sowohl der Infrastruktur als auch der Verkehrsleistung sieht die Richtlinie bei Verspätungen von Zügen je nach Verantwortlichkeit höhere oder niedrigere Trassenentgelte vor. Die Vorgaben sind deutlich detaillierter als die allgemeinen Vorgaben des geltenden deutschen Rechts zur Anreizsetzung und werden unverändert umgesetzt.

2.3.5 Anreizsetzung zur Kostensenkung

Ein weiteres Ziel der Richtlinie ist es, einen Anreiz zu setzen für die Senkung der dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten für die Bereitstellung der Schienenwege und damit der Entgelte, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu fördern. Zur Erreichung dieses Ziels gibt sie den Mitgliedstaaten einen weitreichenden Gestaltungsspielraum. Die Anreize können durch die Art der Finanzierung der Schienenwege, den Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zwischen demjenigen, der die Infrastruktur finanziert und dem Infrastrukturbetreiber (im Entwurf: „Regulierungsvereinbarung“) oder durch behördliche Entscheidungen geschaffen werden. Die beiden Instrumente Regulierungsvereinbarung und Behördenentscheidung können nach der Richtlinie von den Mitgliedstaaten alternativ oder auch kombiniert eingesetzt werden. Der letztere Weg wurde gewählt.

2.3.6 Finanzierungskreislauf Schiene

Ergänzend zum System der Anreizregulierung nach diesem Gesetz können die Trassenpreise auch durch die Art und Weise der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf niedrigem Niveau stabilisiert werden.

Um Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu finanzieren, wird teilweise gefordert, privatrechtlich organisierte Staatsunternehmen dazu zu verpflichten, Gewinne direkt in die Infrastruktur zu investieren. Dies wäre jedoch mit dem Nachteil verbunden, dass Gewinne aktienrechtlich als Eigenkapital zu betrachten sind. Hinsichtlich des Eigenkapitals wäre eine Rendite zu erwirtschaften. Dies wäre letztendlich nur über steigende Trassenpreise möglich.

Stattdessen wird daher unabhängig vom Eisenbahnregulierungsgesetz folgendes Modell (sog. „Finanzierungskreislauf Schiene“) realisiert: Die Eisenbahnunternehmen des Bundes führen ihre Gewinne teilweise oder vollständig an den Bundeshaushalt ab. Im Anschluss werden diese an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Baukostenzuschüsse weitergeleitet. Dieses Modell hat den Vorteil, dass Weiterleitungen aus dem Bundeshaushalt aktienrechtlich nicht als Eigenkapital, sondern als verlorene Zuschüsse zu betrachten sind. Der oben beschriebene Effekt, dass eine Rendite auf diese Mittel zu erwirtschaften ist, tritt bei verlorenen Zuschüssen nicht ein.

Durch das oben beschriebene Modell wird sichergestellt, dass die Gewinne letztendlich dem Verkehrssystem Schiene – und somit auch allen am Eisenbahnmarkt tätigen Unternehmen – zugutekommen.

2.3.7 Grundsätzliche Ausrichtung der Entgeltregulierung

2.3.7.1 Regulierungsvereinbarungen

Die Richtlinie spricht von „vertraglichen Vereinbarungen“. Da dieser Begriff in der deutschen Rechtsordnung wenig aussagekräftig ist, wird im Entwurf der Begriff „Regulierungsvereinbarung“ verwendet. Ein vertraglicher Anreiz zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten ist in jedem Fall dann gesetzt, wenn dem Betreiber der Schienenwege staatliche Mittel für Instandhaltung oder Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Dieser Vertragsbestandteil bewirkt unmittelbar eine Senkung der vom Betreiber der Schienenwege zu deckenden Kosten. Denn der Betreiber der Schienenwege muss die Aufwendungen, die durch staatliche Mittel gedeckt werden, nicht mehr über den Trassenpreise erwirtschaften.

2.3.7.2 Anreizregulierung für Trassenentgelte

Die Anreizsetzung erfolgt grundsätzlich in drei Schritten

- Feststellung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten, die zur Erbringung des Mindestzugangspaketes anfallen
- Feststellung der Obergrenze der Gesamtkosten für die Bereitstellung der Infrastruktur
- Verteilung der festgestellten Kosten nach Markttragfähigkeit auf die einzelnen Verkehrsleistungen.

Die Obergrenze der Gesamtkosten dient ausschließlich als Grundlage für die Berechnung der zu genehmigenden Entgelte. Eine Begrenzung des Gesamtumsatzes der Betreiber der Schienenwege erfolgt nicht.

Unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben kann der einzelne Betreiber der Schienenwege sein Entgeltsystem gestalten. D. h. er kann für jede Verkehrsleistung oder jedes Marktsegment seine Entgelthöhe unter Beachtung der sonstigen Vorschriften (z. B. kein Ausschluss von Marktsegmenten durch zu hohe Entgelte) selbst bestimmen. Zur Bestimmung der Entgelte für die einzelnen Leistungen bedarf es der Zuordnung von Kosten für die einzelnen Leistungen. Die Regulierungsbehörde kann gewisse Festlegungen für die Schlüsselung der Kosten treffen. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird seitens der Regulierungsbehörde vor Erteilung der Genehmigung geprüft.

2.3.8 Serviceeinrichtungen: Anforderungen an die Entgelte

Für Serviceeinrichtungen gelten andere Bedingungen für die Entgeltbildung als für Schienenwege. Die Richtlinie gibt vor, dass die Entgelte für sämtliche Leistungen in Serviceeinrichtungen nichtdiskriminierend und angemessen sein müssen.

Die Vorgaben der Richtlinie werden 1:1 in deutsches Recht überführt. Die Vorgaben werden seitens der BNetzA überwacht.

2.3.9 Sonderfall Wartungseinrichtungen

Bei allen Wartungseinrichtungen sind eisenbahnspezifische Regelungen für Entgelte unnötig, da nach dem einhelligen Vortrag des Sektors in Deutschland ein funktionierender Wettbewerb auf diesem Gebiet besteht. Die Regulierungsbehörde wird zum 31. Dezember 2018 einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage erstellen, ob nach in Kraft treten des Gesetzes auf den Märkten immer noch Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschtem Wettbewerb entsprechen.

2.4 Stellung und Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde

2.4.1 Anforderungen der Richtlinie

Die Richtlinie sieht vor, dass eine Regulierungsstelle „eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist“, ist.

Weiterhin sieht die Richtlinie vor: „Sie [die Entscheider] holen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Regulierungsstelle weder Weisungen von staatlichen, öffentlichen oder privaten Stellen ein noch nehmen sie welche entgegen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle über umfassende Entscheidungsgewalt.“

2.4.2 Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie

Aus Sicht des europäischen Rechts soll alles dafür getan werden, dass die Regulierungsbehörde keinen externen Einflüssen, insbesondere politischen Einflüssen, unterliegt, wobei unausgesprochen unterstellt wird, dass diese nur sachfremd sein können. Aus Sicht des deutschen Staatsorganisationsrechts ist jeder Minister für seinen Bereich gegenüber dem Parlament verantwortlich. Das kann er aber nur sein, wenn er in seinem Bereich auch Entscheidungsbefugnis hat. Beide Positionen können folglich nicht zugleich in vollem Umfang gewahrt werden.

Der Entwurf verfolgt den Ansatz einer Beschränkung der Aufsicht auf eine weiter eingeschränkte Rechtsaufsicht. D. h. der Regulierungsbehörde, also der Bundesnetzagentur, wird das Recht eingeräumt, Weisungen des BMVI im Rahmen der Rechtsaufsicht gerichtlich überprüfen zu lassen. Darüber hinaus wird die Unabhängigkeit der Leitung der Regulierungsbehörde gestärkt und die Dienstaufsicht bezüglich der Präsidentin oder des Präsidenten der Bundesnetzagentur auf schwere disziplinarische Fälle beschränkt, die nicht mit den Entscheidungen der Präsidentin oder des Präsidenten in Zusammenhang stehen.

3. Artikel 2 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

3.1 Unternehmensgenehmigung

Der Begriff der Unternehmensgenehmigung wird neu eingeführt, um ihn von anderen Arten von Genehmigungen, insbesondere von Sicherheitsgenehmigungen nach § 7c AEG abzugrenzen. Im Übrigen erfolgt der Aufbau der Umsetzung in den §§ 6 bis 6h AEG den Vorgaben der Richtlinie entsprechend dem gewählten Ansatz (siehe oben).

3.2 Versicherungspflichten für Eisenbahnunternehmen

Die Richtlinie verlangt die „ausreichende" Versicherung von Schäden, welche durch den Eisenbahnbetrieb verursacht werden. Dies kann mangels Vollziehbarkeit nicht 1:1 in deutsches Recht übertragen werden. Zum Zwecke der Umsetzung wurden daher die bestehenden Vorgaben der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung neu strukturiert, die Deckungssumme erhöht und der Regelungsgehalt der Verordnung in das Allgemeine Eisenbahngesetz überführt.

4. Anlagen

Im Zuge der möglichst weitgehenden Übernahme der Struktur der Richtlinie werden die Anhänge der Richtlinie auch weitgehend als Anlagen 1:1 in Artikel 1 (ERegG) und Artikel 2 (AEG) des Entwurfs übernommen.

5. Aufhebung von Verordnungen

Der Regelungsgehalt der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung wurde in das ERegG überführt, der Regelungsgehalt der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung sowie der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung in das AEG. Die Verordnungen werden daher zu Zwecken der Rechtsbereinigung aufgehoben.

III. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Richtlinie wird grundsätzlich 1:1 umgesetzt. In einzelnen Vorschriften werden über deren Vorgaben hinaus weitere Regelungen getroffen. Diese Ergänzungen dienen im Wesentlichen dazu, den Vollzug der Regelungen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Siehe zum Ganzen: Abschnitt V.2.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nr. 23 GG) zu.

V. Alternativen

1. Zum Gesetzentwurf bestehen grundsätzlich immer dann Alternativen, wenn die Richtlinie durch eigene nationale Vorschriften ergänzt wird. Die Ergänzung der Richtlinie durch nationale Vorschriften ist in Anlage 1 mit Erläuterung dargestellt.

2. Alternativen bestehen auch dann, wenn im Zuge der Umsetzung der Richtlinie nationale Vorschriften aufgehoben oder nicht übernommen werden, die bislang als Ergänzung von Richtlinien für erforderlich gehalten wurden.

Im Gesetz nicht übernommen wurden Verfahrensvorschriften im Bereich der Unternehmensgenehmigung (§ 6 Absätze 3, 4, 6, 7 und 9 sowie § 7 des geltenden AEG), die Befreiung von der Grunderwerbsteuer für Trennungsvorgänge nach den Entflechtungsvorgaben (§ 9b des geltenden AEG) und nicht alle Regelungen zur Geschäftsführung der Eisenbahnen (§ 8 des geltenden AEG).

Die Verfahrensvorschriften im Bereich der Unternehmensgenehmigung werden nicht mehr benötigt. Die Befreiung von der Grunderwerbsteuer für Trennungsvorgänge nach den Entflechtungsvorgaben ist nicht länger erforderlich. Die Neuregelungen für Betreiber von Serviceeinrichtungen auf Grund der Richtlinienumsetzung erfordern nur organisatorische Maßnahmen, keine rechtlichen Trennungen, so dass Grunderwerbsvorgänge nicht anfallen sollten. Auf die Fortführung der Regelung des § 9b AEG kann daher verzichtet werden.

Der Geltungsbereich des geltenden § 8 AEG wird auf Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeschränkt, da eine EU-rechtliche Vorgabe für alle Eisenbahnen nach der Richtlinie nicht besteht. Die Ausnahme in Absatz 2 Nummer 1 wird aufgehoben, da andererseits das EU-Recht keine Beschränkung auf bestimmte Eisenbahnen kennt.

VI. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

VII. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für die Bürger

Für Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

2.1 Zusätzlicher Erfüllungsaufwand

Es fällt ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 2,2 Millionen Euro an sowie ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von ca. 0,8 Millionen Euro. Darin enthalten sind acht neue oder veränderte Informationspflichten mit zusätzlichen Bürokratiekosten von ca. 0,3 Millionen Euro jährlich.

2.2 One-in-One-out

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2012/34/EU, die 1:1 umgesetzt wird. Anlage 1 stellt dar, welche Vorschriften des Entwurfs der Umsetzung welcher Artikel der Richtlinie dienen. Kenntlich gemacht sind auch die Regelungen des Entwurfs, die so nicht in der Richtlinie enthalten sind. Diese Regelungen sind erforderlich, um auf der Grundlage der Vorschriften der Richtlinie zu vollziehbaren nationalen Regelungen zu gelangen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der sich aus diesem Gesetz ergibt, ist daher nicht nach dem One-in-One-out-Ansatz zu kompensieren. Er unterfällt der Ausnahme der 1:1-Umsetzung von EU-Recht ins deutsche Recht, die auch dann vorliegt wenn die Regelungen der Richtlinie der Ausfüllung bedürfen, um tatsächlich vollziehbar zu sein.

Insbesondere bedarf die durch die Richtlinie vorgegebenen Anreizsetzung für die Entgelte der Betreiber der Schienenwege zwingend eine nationale Ausgestaltung, da die Richtlinie hier nur einen Rahmen vorgibt. Das gleiche gilt für die Vorgabe des Artikels 22 der Richtlinie, dass Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein müssen. Eine nähere Ausgestaltung fehlt, ist jedoch erforderlich. In der nationalen Umsetzung muss zum Beispiel eine Mindestversicherungssumme festgelegt bzw. angepasst werden, was im Entwurf (Artikel 2, § 14 b AEG) auch geschieht.

Darüber hinaus enthält der Entwurf einige wenige Ergänzungen der Richtlinie, die rein national bedingt sind. Diese sind ebenfalls aus der Auflistung in Anlage 1 ersichtlich. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus diesen Ergänzungen jedoch nicht, vielmehr handelt es sich überwiegend um Ausnahmemöglichkeiten für den heterogenen deutschen Eisenbahnsektor und Ausgestaltungen der Verfahren.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund

Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt auf Bundesebene insgesamt rd. 2,6 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt ca. 524 000 Euro. Der voraussichtliche zusätzliche Personalbedarf beläuft sich insgesamt auf 33 Stellen (davon 29 Stellen Bundesnetzagentur, zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie zwei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt). Die 29 Stellen für die Bundesnetzagentur und die zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind im Bundeshaushalt bereits berücksichtigt. Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen.

Für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ergibt sich aus dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 3 204 Stunden. Dies entspricht einer zusätzlichen Stelle des höheren Dienstes und einer zusätzlichen Stelle des

mittleren Dienstes. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 24 434 Euro (vgl. Leitfaden Erfüllungsaufwand) pro Arbeitsplatz. Der jährliche Personalmehraufwand ist mit ca. 136 491 Euro zu beziffern. Es entstehen keine einmaligen Personalkosten und keine einmaligen Sachkosten.

Für die Bundesnetzagentur ergibt sich aus dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 45 860 Stunden. Dies entspricht rund 29 Stellen. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 12 217 Euro pro Arbeitsplatz (vgl. Leitfaden Erfüllungsaufwand). Insgesamt ergeben sich so ca. 354 293 Euro an jährlichen Sachkosten. Darüber hinaus entstehen ca. 146 000 Euro an jährlichen zusätzlichen Sachkosten. Der jährliche Personalmehraufwand ist mit ca. 1,8 Millionen Euro zu beziffern. Die einmalig entstehenden Personalkosten betragen ca. 524.000 Euro.

Für das Eisenbahn-Bundesamt ergibt sich aus dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 2 672 Stunden. Dies entspricht rund 2 Stellen. Hierfür entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von 12 217 Euro pro Arbeitsplatz (vgl. Leitfaden Erfüllungsaufwand). Insgesamt ergeben sich so ca. 24 434 Euro an jährlichen Sachkosten. Der jährliche Personalmehraufwand ist mit 103 678 Euro zu beziffern. Es entstehen keine einmaligen Personalkosten und keine einmaligen Sachkosten.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Länder entsteht nicht.

3.3 Erfüllungsaufwand für die Kommunen

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für Kommunen entsteht nicht.

4. Berechnungsgrundlagen

Der Leitfaden Erfüllungsaufwand aus September 2012 (erschienen im Oktober 2012) wurde zugrunde gelegt.

4.1 Berechnungsgrundlage des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Aus der Tabelle, Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus September 2012 werden die Lohnkostensätze aus dem Wirtschaftsabschnitt H, Verkehr und Lagerei zugrunde gelegt (einfaches Qualifikationsniveau 18,80 Euro/h, mittleres Qualifikationsniveau 27,20 Euro/h und hohes Qualifikationsniveau 49,60 Euro/h).

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft enthält die Anlage 2.

4.2 Berechnungsgrundlage des Erfüllungsaufwands für den Bund

Aus der Tabelle, Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand aus September 2012 werden die Lohnkostensätze für die Verwaltung des Bundes zugrunde gelegt (einfacher Dienst 23,00 €/h, mittlerer Dienst 27,40 Euro/h, gehobener Dienst 35,70 Euro/h, höherer Dienst 57,80 Euro/h).

Detaillierte Angaben zur Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung (Bund und Länder) enthalten die Anlagen 3 und 4.

4.3 Berechnungsgrundlage für die Sachkostenpauschale

Die Sachkostenpauschale für die neu entstehenden Arbeitsplätze wurde ebenfalls dem Leitfaden Erfüllungsaufwand entnommen. Sie wird unter Ziffer 3 aufgrund der jeweils angegebenen Anzahl an Arbeitsstunden insgesamt berechnet.

VIII. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

IX. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Mehrere Managementregeln und Indikatoren für Nachhaltigkeit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sind betroffen. In erster Linie wird durch das Vorhaben der Wettbewerb auf der

Schiene gefördert. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird wettbewerbsfähiger, auch im intermodalen Wettbewerb, und wird dadurch insgesamt gestärkt.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Der Markt für den Schienenpersonenverkehr und der Markt für den Güterverkehr werden durch bessere Wettbewerbsbedingungen attraktiver und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

Auch anderen Indikatoren wird durch die Auswirkungen des Gesetzes mittelbar Rechnung getragen:

Der Indikator „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Gute Investitionsbedingungen schaffen – Wohlstand dauerhaft erhalten“ wird durch den Gesetzentwurf zum ERegG positiv berührt. Denn das ERegG sorgt zum einen für eine Begrenzung der Trassenpreise durch die Einführung einer Anreizregulierung. Zum anderen wird sichergestellt, dass Anreize für Investitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Eigenmitteln geschaffen werden, da insbesondere qualifizierte vertragliche Vereinbarungen gesonderten Regelungen unterliegen.

Zudem leistet der Entwurf durch die verpflichtende Differenzierung der Trassenpreise für den Güterverkehr in Abhängigkeit von der Lärmbelastung und die Schaffung von Anreizen für die Umrüstung von Güterwagen auf lärmmindernde Bremstechnik einen Beitrag für eine gesunde Umwelt.

X. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Anlage 1 zur Begründung Allgemeiner Teil

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	1	1		a		ERegG	1	1			1	
2012/34/EU	1	1		a		ERegG	1	1			2	
2012/34/EU	1	1		b		AEG	6	ff				
2012/34/EU	1	1		c		ERegG	1	1			3	
2012/34/EU	1	2				ERegG	1	2				
2012/34/EU	2	1	1			ERegG	2	1				
2012/34/EU	2	1	2			ERegG	2	2				
2012/34/EU	2	2		a								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	2		b								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	2		c								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	2		d		AEG	6	1	2			
2012/34/EU	2	3		a		ERegG	2	3			1	
2012/34/EU	2	3		b		ERegG	2	3			2	
2012/34/EU	2	3		c		ERegG	2	3			3	
2012/34/EU	2	3		d		ERegG	15					keine Entsprechung
2012/34/EU	2	4				ERegG	2	7				
2012/34/EU	2	5										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	6										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	7										keine Umsetzung erf.

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	2	8										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	9										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	10										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	2	11				ERegG	2	8				
2012/34/EU	3				1	AEG	2	3				
2012/34/EU	3				2	AEG	2	7				
2012/34/EU	3				3	ERegG	1	5				
2012/34/EU	3				3	ERegG	A 1					
2012/34/EU	3				4	AEG	2	4				
2012/34/EU	3				5	AEG	2	5				
2012/34/EU	3				6	AEG	2	16				
2012/34/EU	3				7	AEG	2	17				
2012/34/EU	3				8							Umsetzung nicht erforderlich
2012/34/EU	3				9	ERegG	1	6				
2012/34/EU	3				10	ERegG	1	7				
2012/34/EU	3				11	AEG	2	9				
2012/34/EU	3				12	AEG	2	11				
2012/34/EU	3				13	ERegG	1	8				
2012/34/EU	3				14	AEG	2	20				
2012/34/EU	3				15							Umsetzung nicht erforderlich
2012/34/EU	3				16							Umsetzung nicht erforderlich
2012/34/EU	3				17	ERegG	1	9				
2012/34/EU	3				18	ERegG	1	10				
2012/34/EU	3				19	ERegG	1	12				
2012/34/EU	3				20	ERegG	1	13				
2012/34/EU	3				21	ERegG	1	14				
2012/34/EU	3				22	ERegG	1	15				
2012/34/EU	3				23	ERegG	1	16				
2012/34/EU	3				24	ERegG	1	17				
2012/34/EU	3				25	AEG	2	21				
2012/34/EU	3				26	ERegG	1	18				
2012/34/EU	3				27	ERegG	1	20				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	3				28	ERegG	1	21				
2012/34/EU	3				29	AEG	2	10				
2012/34/EU	3				30	ERegG	1	22				
2012/34/EU	4	1				ERegG	5					
2012/34/EU	4	2				ERegG	8	2				
2012/34/EU	5	1	1									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	1	2			ERegG	6					
2012/34/EU	5	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	3		a								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	3		b								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	3		c								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	3		d								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	3		e								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	5	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	6	1	1			ERegG	7	1				
2012/34/EU	6	1	1			ERegG	7	2				
2012/34/EU	6	1	2			ERegG	7	3				
2012/34/EU	6	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	6	3				ERegG	7	4				
2012/34/EU	6	4				ERegG	7	5				
2012/34/EU	7	1	1			ERegG	8					
2012/34/EU	7	1	2			ERegG	8					
2012/34/EU	7	1	3	a		ERegG	8	1				
2012/34/EU	7	1	3	b		ERegG	8	1				
2012/34/EU	7	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	7	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	8	1				BSWAG	10	1				
2012/34/EU	8	2				BSWAG	8	1				
2012/34/EU	8	3				ERegG	9					
2012/34/EU	8	4				ERegG	31	2				
2012/34/EU	9	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	9	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	9	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	10	1				ERegG	10	1				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	10	2				ERegG	10	2				
2012/34/EU	10	3				ERegG	10	5				
2012/34/EU	10	4				ERegG	10	6				
2012/34/EU	11	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	2		a								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	2		b								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	2		c								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	2		d								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	3		a								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	3		b								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	3		c								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	3		d								keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	5										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	11	6										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	12	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	12	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	12	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	12	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	12	5										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	13	1				ERegG	11	1				
2012/34/EU	13	2				ERegG	11	2				
2012/34/EU	13	3	1			ERegG	12	1				
2012/34/EU	13	3	2									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	13	3	3			ERegG	12	2				
2012/34/EU	13	3	4			ERegG	12	3				
2012/34/EU	13	4	1			ERegG	13	1				
2012/34/EU	13	4	2			ERegG	13	3				
2012/34/EU	13	4	3			ERegG	13	6				
2012/34/EU	13	4	4			ERegG	13	4				
2012/34/EU	13	5				ERegG	13	2				
2012/34/EU	13	5				ERegG	13	5				
2012/34/EU	13	6				AEG	11					
2012/34/EU	13	7				ERegG	14	1				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	13	8				ERegG	14	2				
2012/34/EU	13	9				ERegG	11	3				
2012/34/EU	13	9				ERegG	16					
2012/34/EU	14	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	14	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	14	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	14	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	14	5										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	15	1				ERegG	17	1				
2012/34/EU	15	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	15	3				ERegG	17	2				
2012/34/EU	15	4		a		ERegG	17	3			1	
2012/34/EU	15	4		b		ERegG	17	3			2	
2012/34/EU	15	4		c		ERegG	17	3			3	
2012/34/EU	15	4		d		ERegG	17	3			4	
2012/34/EU	15	4		e		ERegG	17	3			5	
2012/34/EU	15	4		f		ERegG	17	3			6	
2012/34/EU	15	4		g		ERegG						Umsetzung nicht erforderlich; Aufgabe der Kommission
2012/34/EU	15	4				ERegG	17	3				
2012/34/EU	15	5				ERegG	17	5				
2012/34/EU	15	6				ERegG	17	6				
2012/34/EU	16					AEG	5	1a				
2012/34/EU	17	1				AEG	6	3				
2012/34/EU	17	2										keine Umsetzung erforderlich
2012/34/EU	17	3				AEG	6	2				
2012/34/EU	17	4	1			AEG	6	1				
2012/34/EU	17	4	2			AEG	6	6				
2012/34/EU	17	5				AEG	6i					
2012/34/EU	18					AEG	6a					
2012/34/EU	18					AEG	6b	1				
2012/34/EU	19			a		AEG	6b	2				
2012/34/EU	19			b		AEG	6c	3				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	19			c		AEG	6b	2				
2012/34/EU	19			d		AEG	6b	2				
2012/34/EU	20	1				AEG	6c	1				
2012/34/EU	20	2				AEG	6c	2				
2012/34/EU	20	2				AEG	A 2					
2012/34/EU	20	3				AEG	6c	3				
2012/34/EU	20	4				AEG	6c	4				
2012/34/EU	20	5				AEG	6i					
2012/34/EU	21					AEG	6d	1				
2012/34/EU	22					AEG	14	1				
2012/34/EU	23	1				AEG	6f	1				
2012/34/EU	23	2				AEG	6f	3				
2012/34/EU	23	3										Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	24	1				AEG	6g	1				
2012/34/EU	24	2				AEG	6g	2				
2012/34/EU	24	3				AEG	6g	3				
2012/34/EU	24	4				AEG	6g	4				
2012/34/EU	24	5				AEG	6g	5				
2012/34/EU	24	6				AEG	6g	6				
2012/34/EU	24	7				AEG	6g	7				
2012/34/EU	24	8				AEG	6h					
2012/34/EU	25	1										Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	25	2				AEG	6	4				
2012/34/EU	25	3										Keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	26					ERegG	18					
2012/34/EU	27	1				ERegG	19	1				
2012/34/EU	27	2				ERegG	19	3				
2012/34/EU	27	3				ERegG	19	5				
2012/34/EU	27	4				ERegG	19	6				
2012/34/EU	28		1			ERegG	20	1				
2012/34/EU	28		2			ERegG	20	2				
2012/34/EU	29	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	29	2				ERegG	23	1				
2012/34/EU	29	3				ERegG	23	2				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	29	4				ERegG	4	1				
2012/34/EU	30	1				ERegG	25					
2012/34/EU	30	1				ERegG	28					
2012/34/EU	30	1				ERegG	31					
2012/34/EU	30	2	1			ERegG	29					
2012/34/EU	30	2	2			ERegG	80	7				
2012/34/EU	30	3				ERegG	45					
2012/34/EU	30	4				ERegG	25	4				
2012/34/EU	30	5				ERegG	29	1				
2012/34/EU	30	6	1			ERegG	29	4	1			
2012/34/EU	30	6	2			ERegG	29	4	3			
2012/34/EU	30	6	3			ERegG	29	6				
2012/34/EU	30	6				ERegG	29	4				
2012/34/EU	30	7				ERegG	24	2				
2012/34/EU	30	8				ERegG	24	4				
2012/34/EU	31	1				ERegG	34	1				
2012/34/EU	31	2				ERegG	34	2				
2012/34/EU	31	3	1			ERegG	34	3				
2012/34/EU	31	3	2			ERegG	34	4	1			
2012/34/EU	31	3	3			ERegG	34	4	1			
2012/34/EU	31	3	4			ERegG	34	4	2			
2012/34/EU	31	4				ERegG	35	1				
2012/34/EU	31	5	1			ERegG	35	2	1			
2012/34/EU	31	5	2			ERegG	35	2	2			
2012/34/EU	31	5	3			ERegG	35	3				
2012/34/EU	31	5	4			ERegG	35	3				
2012/34/EU	31	5	5			ERegG	35	3				
2012/34/EU	31	5	6			ERegG	35	2	3			
2012/34/EU	31	5	6			ERegG	35	2	4			
2012/34/EU	31	5	7			ERegG	35	2	5			
2012/34/EU	31	5	7			ERegG	35	2	6			
2012/34/EU	31	5	8									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	31	5	9			ERegG	35	2	7			
2012/34/EU	31	6				ERegG	35	4				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	31	7				ERegG	32	1				
2012/34/EU	31	8				ERegG	35	5				
2012/34/EU	31	9										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	31	10				ERegG	35	6				
2012/34/EU	32	1	1			ERegG	36	1	1			
2012/34/EU	32	1	2			ERegG	36	1	2			
2012/34/EU	32	1	3			ERegG	36	2	3			
2012/34/EU	32	1	4			ERegG	36	2	1			
2012/34/EU	32	1	4			ERegG	36	2	2			
2012/34/EU	32	1	5			ERegG	36	2	2			
2012/34/EU	32	1	6			ERegG	36	3	1			
2012/34/EU	32	1	7			ERegG	36	3	2			
2012/34/EU	32	1	8			ERegG	36	3	3			
2012/34/EU	32	1	9			ERegG	36	3	4			
2012/34/EU	32	1	10			ERegG	36	3	5			
2012/34/EU	32	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	32	3				ERegG	36	4				
2012/34/EU	32	4	1			ERegG	36	5				
2012/34/EU	32	4	2			ERegG	36	5				
2012/34/EU	32	4	3									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	32	4	4									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	32	4	5			ERegG	36	6				
2012/34/EU	32	4	6			ERegG	36	6				
2012/34/EU	32	4	7			ERegG	36	6				
2012/34/EU	32	4	8			ERegG	36	6				
2012/34/EU	32	5				ERegG	23	2				
2012/34/EU	32	6				ERegG	19	2				
2012/34/EU	33	1				ERegG	38	1				
2012/34/EU	33	2				ERegG	38	2				
2012/34/EU	33	3				ERegG	38	3				
2012/34/EU	33	4				ERegG	38	4				
2012/34/EU	33	5				ERegG	38	5				
2012/34/EU	34	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	34	2										keine Umsetzung erf.

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	34	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	34	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	35	1				ERegG	39	2				
2012/34/EU	35	2				ERegG	39	3				
2012/34/EU	35	3				ERegG	39	5				
2012/34/EU	36		1			ERegG	40	1	1			
2012/34/EU	36		2			ERegG	40	1	2			
2012/34/EU	36		3			ERegG	40	1	3			
2012/34/EU	36		4			ERegG	40	1	4			
2012/34/EU	36		5									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	36		6			ERegG	40	1	1			
2012/34/EU	36		7			ERegG	40	2				
2012/34/EU	37	1				ERegG	41	1				
2012/34/EU	37	2				ERegG	41	2				
2012/34/EU	38	1	1			ERegG	42	1	1			
2012/34/EU	38	1	2			ERegG	42	1	2			
2012/34/EU	38	1	3			ERegG	42	2				
2012/34/EU	38	1	4			ERegG	42	3				
2012/34/EU	38	2	1			ERegG	42	4				
2012/34/EU	38	2	2			ERegG	42	5				
2012/34/EU	38	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	38	4				ERegG	42	6				
2012/34/EU	39	1	1									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	39	1	2									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	39	1	3			ERegG	44	1	1			
2012/34/EU	39	1	4			ERegG	44	1	1			
2012/34/EU	39	2				ERegG	44	3				
2012/34/EU	40	1	1			ERegG	47	1	1			
2012/34/EU	40	1	1			ERegG	47	1	2			
2012/34/EU	40	1	2			ERegG	47	1	3			
2012/34/EU	40	1	3			ERegG	47	2	1			
2012/34/EU	40	1	4			ERegG	47	1	4			
2012/34/EU	40	1	4			ERegG	47	2	2			
2012/34/EU	40	1	5			ERegG	47	2	3			

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	40	2				ERegG	47	3				
2012/34/EU	40	3				ERegG	47	4				
2012/34/EU	40	4				ERegG	47	5				
2012/34/EU	40	5	1			ERegG	47	6				
2012/34/EU	40	5	2			ERegG	47	7				
2012/34/EU	41	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	41	2				ERegG	48	1				
2012/34/EU	41	3				ERegG	48	2				
2012/34/EU	42	1				ERegG	49	1				
2012/34/EU	42	2				ERegG	49	2				
2012/34/EU	42	3				ERegG	49	3				
2012/34/EU	42	4				ERegG	49	4				
2012/34/EU	42	5				ERegG	49	5				
2012/34/EU	42	6	1			ERegG	49	7	1			
2012/34/EU	42	6	2			ERegG	49	7	2			
2012/34/EU	42	6	3			ERegG	49	7	3			
2012/34/EU	42	6	4			ERegG	49	7	4			
2012/34/EU	42	6	5			ERegG	49	7	5			
2012/34/EU	42	6	6									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	42	6	7									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	42	7				ERegG	49	8				
2012/34/EU	42	8				ERegG	49	9				
2012/34/EU	43	1				ERegG	50	1				
2012/34/EU	43	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	43	3				ERegG	50	2				
2012/34/EU	44	1				ERegG	51	1				
2012/34/EU	44	2				ERegG	51	1				
2012/34/EU	44	3				ERegG	51	2				
2012/34/EU	44	4				ERegG	51	3				
2012/34/EU	45	1				ERegG	52	1				
2012/34/EU	45	2				ERegG	52	2				
2012/34/EU	45	3				ERegG	53	1				
2012/34/EU	45	4				ERegG	53	2				
2012/34/EU	46	1				ERegG	52	3				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	46	2				ERegG	52	4				
2012/34/EU	46	3		a		ERegG	52	5			1	
2012/34/EU	46	3		b		ERegG	52	5			2	
2012/34/EU	46	3		c		ERegG	52	5			3	
2012/34/EU	46	3		d		ERegG	52	5			4	
2012/34/EU	46	4				ERegG	52	6				
2012/34/EU	46	5				ERegG	52	3				
2012/34/EU	46	6				ERegG	52	7				
2012/34/EU	47	1				ERegG	55	1				
2012/34/EU	47	2				ERegG	55	2				
2012/34/EU	47	3				ERegG	55	3				
2012/34/EU	47	4				ERegG	55	4				
2012/34/EU	47	5				ERegG	55	5				
2012/34/EU	47	6				ERegG	55	6				
2012/34/EU	48	1	1			ERegG	56	1				
2012/34/EU	48	1	2			ERegG	56	2				
2012/34/EU	48	2				ERegG	56	3				
2012/34/EU	49	1				ERegG	57	1				
2012/34/EU	49	2				ERegG	57	2				
2012/34/EU	49	3				ERegG	57	3				
2012/34/EU	50	1				ERegG	58	1				
2012/34/EU	50	2				ERegG	58	2				
2012/34/EU	50	3				ERegG	58	3				
2012/34/EU	51	1				ERegG	59	1				
2012/34/EU	51	2	2	a		ERegG	59	1			1	
2012/34/EU	51	2	2	b		ERegG	59	1			2	
2012/34/EU	51	2	2	c		ERegG	59	1			3	
2012/34/EU	51	2	2	d		ERegG	59	1			4	
2012/34/EU	51	2	3			ERegG	59	1	3			
2012/34/EU	51	2	4			ERegG	59	3				
2012/34/EU	51	3		a		ERegG	59	4			1	
2012/34/EU	51	3		b		ERegG	59	4			2	
2012/34/EU	51	4		a		ERegG	59	5			1	
2012/34/EU	51	4		b		ERegG	59	5			2	

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	52	1				ERegG	60	1				
2012/34/EU	52	2				ERegG	60	2				
2012/34/EU	53	1				ERegG	61	1				
2012/34/EU	53	2				ERegG	61	2				
2012/34/EU	53	3				ERegG	61	3				
2012/34/EU	54	1				ERegG	62	1				
2012/34/EU	54	2				ERegG	62	2				
2012/34/EU	54	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	55	1	1			BEGTPG	1		1			
2012/34/EU	55	1	1			BEVVG	4	1				
2012/34/EU	55	1	1			BEVVG	4	2				
2012/34/EU	55	1	2			BEGTPG	1		2			
2012/34/EU	55	1	3			BEGTPG	1		2			
2012/34/EU	55	1	4			BEGTPG	2	1				
2012/34/EU	55	1	4			BEGTPG	2	2				
2012/34/EU	55	2				BEGTPG	1					
2012/34/EU	55	2				BEVVG	4	2				
2012/34/EU	55	3	1			BEGTPG	2	3				
2012/34/EU	55	3	2			BEGTPG	3	3				
2012/34/EU	55	3	3			BEGTPG	4	1				
2012/34/EU	55	3	3			BEGTPG	4	5				
2012/34/EU	55	3	4			BEGTPG	3	3				
2012/34/EU	55	3	5			BEVVG	4a	1				
2012/34/EU	55	3	6			BEVVG	4a	2				
2012/34/EU	55	3	7			BEVVG	4a	4				
2012/34/EU	55	3	8			BEVVG	4	3				
2012/34/EU	55	3	9			BEVVG	4a	5				
2012/34/EU	56	1		a		ERegG	66	4			1	
2012/34/EU	56	1		b		ERegG	66	4			3	
2012/34/EU	56	1		c		ERegG	66	4			4	
2012/34/EU	56	1		d		ERegG	66	4			5	
2012/34/EU	56	1		e		ERegG	66	4			6	
2012/34/EU	56	1		f		ERegG	66	4			8	
2012/34/EU	56	1		g		ERegG	66	4			7	

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	56	1		g		ERegG	66	4			2	
2012/34/EU	56	1				ERegG	66	1				
2012/34/EU	56	2				ERegG	66	1				
2012/34/EU	56	3	1			BEVVG	6	1				
2012/34/EU	56	3	2			BEVVG	6	2				
2012/34/EU	56	3	3			BEVVG	6	2				
2012/34/EU	56	3	4			BEVVG	6	2				
2012/34/EU	56	3	5			BEVVG	6	2				
2012/34/EU	56	4				ERegG	67	2				
2012/34/EU	56	5				BEGTPG	2	3				
2012/34/EU	56	6										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	56	7				ERegG	67	3				
2012/34/EU	56	8	1			ERegG	67	4				
2012/34/EU	56	8	2			ERegG	67	6				
2012/34/EU	56	8	3			ERegG	67	1				
2012/34/EU	56	8	4			ERegG	67	5				
2012/34/EU	56	8	5			ERegG	67	5				
2012/34/EU	56	9				ERegG	68	1				
2012/34/EU	56	9				ERegG	68	2				
2012/34/EU	56	10										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	56	11				ERegG	68	5				
2012/34/EU	56	12				ERegG	70	1				
2012/34/EU	56	12				ERegG	70	2				
2012/34/EU	56	13				ERegG	70	3				
2012/34/EU	57	1				ERegG	75	1				
2012/34/EU	57	2				ERegG	75	2				
2012/34/EU	57	3				ERegG	75	3				
2012/34/EU	57	4				ERegG	75	4				
2012/34/EU	57	5				ERegG	75	5				
2012/34/EU	57	6				ERegG	75	6				
2012/34/EU	57	7				ERegG	75	8				
2012/34/EU	57	8				ERegG	75	9				
2012/34/EU	57	8				ERegG	75	11				
2012/34/EU	57	9				ERegG	75	10				

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
2012/34/EU	58											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	59	1	a									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	59	1	b									keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	59	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	59	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	60	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	60	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	60	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	60	4										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	60	5										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	61											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	62	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	62	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	62	3										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	63	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	63	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	64	1										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	64	2										keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	65											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	66											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	67											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	A 1					ERegG	A 1					
2012/34/EU	A 2					ERegG	A 2					
2012/34/EU	A 3					AEG	A 2					
2012/34/EU	A 4					ERegG	A 3					
2012/34/EU	A 5					ERegG	A 5					
2012/34/EU	A 6					ERegG	A 7					
2012/34/EU	A 7					ERegG	A 8					
2012/34/EU	A 8					ERegG	A 9					
2012/34/EU	A 9											keine Umsetzung erf.
2012/34/EU	A10											keine Umsetzung erf.
keine RL						AEG	1	1				Abgrenzung zum ERegG
keine RL						AEG	2	6				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	8				notwendige Definition

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						AEG	2	12				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	13				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	14				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	15				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	18				notwendige Definition
keine RL						AEG	2	19				notwendige Definition
keine RL						AEG	2a					notwendiges Entscheidungsverfahren
keine RL						AEG	3	2				Klarstellung
keine RL						AEG	5	1e			4	Klarstellung
keine RL						AEG	5	1j				Klarstellung
keine RL						AEG	6	5				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	13	1	2			Klarstellung
keine RL						AEG	13	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	14	2				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	14a					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	14b					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	14c					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	14d					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	26					Redaktion
keine RL						AEG	28					Redaktion
keine RL						AEG	31					Redaktion
keine RL						AEG	32					Redaktion

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						AEG	38	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	38	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	12a					Zusammenfassung von best. Regelungten
keine RL						AEG	6b	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	6d	2				Sonderreglung Betriebsleiter
keine RL						AEG	6e					Sonderreglung Gebietskörperschaften
keine RL						AEG	6f	2				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						AEG	6g	8				notwendige Klarstellung
keine RL						AEG	7a	5				Redaktion
keine RL						BEVVG	4	2				Klarstellung
keine RL						BEVVG	4	3a				notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL						BEVVG	6	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						BEVVG	4a	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	1	3				Abgrenzung zu anderen Gesetzen
keine RL						ERegG	1	4				Definitionen im AEG
keine RL						ERegG	1	11				notwendige Definition
keine RL						ERegG	1	19				
keine RL						ERegG	1	23				notwendige Definition
keine RL						ERegG	1	24				notwendige Definition
keine RL						ERegG	1	25				notwendige Definition

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	2	4				Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	2	5				Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	2	6				Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	3				1	Ziele der Regulierung
keine RL						ERegG	3				2	Ziele der Regulierung
keine RL						ERegG	3				3	Ziele der Regulierung
keine RL						ERegG	3				4	Ziele der Regulierung
keine RL						ERegG	3				5	Ziele der Regulierung
keine RL						ERegG	4	1				allgem. Regelung statt Regel. im Einzelfall
keine RL						ERegG	7	6				Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	8	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit
keine RL						ERegG	8	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit
keine RL						ERegG	8	5				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit
keine RL						ERegG	8	6				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung der Unabhängigkeit
keine RL						ERegG	10	3				notwendige Ergänzung für inländ. Unternehmen
keine RL						ERegG	10	4				notwendige Ergänzung für inländ. Unternehmen
keine RL						ERegG	14	3				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	15	1				Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	15	2				Rechtssicherheit

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	15	3				Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	15	4				Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	15	5				Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	17	3			7	notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	17	4				notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL						ERegG	19	2				Verfahrenserleichterung
keine RL						ERegG	19	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	20	3				Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	21	1				notwendige Ergänzung zur Betriebssicherheit
keine RL						ERegG	21	2				notwendige Ergänzung zur Betriebssicherheit
keine RL						ERegG	22					Rechtssicherheit
keine RL						ERegG	24	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	24	3				Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	25	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	25	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	25	3				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	25	4				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	25	5				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	26	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	26	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	26	3				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	27	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	27	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	28	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	28	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	28	3				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	29	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	29	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	29	3				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	29	5				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	30					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	31	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	31	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	32	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	32	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	33					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	37					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	39	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	39	4				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	43	1				Verbesserung für Zugangsberechtigte

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	43	2				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	43	3				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	44	1	2			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL						ERegG	44	1	3			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL						ERegG	44	1	4			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL						ERegG	44	1	5			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL						ERegG	44	1	6			Regelung für Baumaßnahmen
keine RL						ERegG	44	2				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	45	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	45	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	46	1				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	46	2				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	46	3				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	46	4				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	46	5				Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	47	8				Klarstellung
keine RL						ERegG	49	6				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	51	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	52	8				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	52	9				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	53	3				Klarstellung
keine RL						ERegG	54					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	59	2				Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	63					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	64					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	65					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	66	2				Verbesserung für Verbraucher
keine RL						ERegG	66	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	67	7				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	68	3				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	68	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	69					Verbesserung für Zugangsberechtigte
keine RL						ERegG	70	4				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	71					Berichtspflicht

RL	Ar	A	S	B	Nr.	Gesetz	§	A	S	B	N	Umsetzung
keine RL						ERegG	72					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	73					notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	74					notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL						ERegG	75	7				notwendige Ergänzung zur Sicherstellung des Vollzugs
keine RL						ERegG	76					notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL						ERegG	77					notwendige Ergänzung zur Erleichterung des Vollzugs
keine RL						ERegG	78					Gutachten der Monopolkommission
keine RL						ERegG	79					Eisenbahninfrastruktur-beirat; Übernahme der bisherigen Regelung
keine RL						ERegG	80					Übergangsvorschriften
keine RL						ERegG	81					Ausnahmen für den heterogenen dt. Eisenbahnsektor
keine RL						ERegG	A 4					Ausgestaltung der Entgeltregelung
keine RL						ERegG	A 6					Ausnahmeregelung; Grundlage ist die DurchführungsVO (EU) 2015/909

Anlage 2 zur Begründung Allgemeiner Teil

Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Inhaltsübersicht

ERegG	
§ 9 (IP)	Aufstellung eines Geschäftsplanes und Zurverfügungstellung desselben
§ 12 Abs. 1	Entflechtung zwischen im Schienenverkehrsmarkt tätigen, beherrschenden Dritten und Serviceeinrichtungen im Fall der Kontrolle der Serviceeinrichtung durch den Dritten
§ 12 Abs. 2	Anforderungen an die Buchführung von Eisenbahnen, die im Bereich der Erbringung von Verkehrsleistungen und als Betreiber einer Serviceeinrichtung tätig sind
§ 13 Abs. 2 (IP)	Hinweis auf tragfähige Alternativen innerhalb der Verhandlungen zur Konfliktlösung
§ 13 Abs. 4 (IP)	Schriftliche Begründung der Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung
§ 17 i. V. m. § 67 Abs. 3 (IP)	Durchführung der Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde
§ 19 Abs. 1 i. V. m. §§ 21 Abs. 1 S. 1, 40 Abs. 1 S. 4, 47 Abs. 1 u. Abs. 2, 52 Abs. 7, 55 Abs. 6, 60 Abs. 1 S. 2, 60 Abs. 2 Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe g, Anlage 3 Nummer 4 bis 7 (IP)	Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die Betreiber der Schienenwege
§ 19 Abs. 1 Satz 2	Übersetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen
§ 19 Abs. 1 Satz 3 u. 4	Bereitstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Internet / Übermittlung an Regulierungsbehörde
§ 19 Abs. 2	Darstellung der Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit erläuternden Erklärungen

ERegG	
§ 19 Abs. 4	Aufstellung der Nutzungsbedingungen durch die Betreiber von Serviceeinrichtungen
§ 24 Abs. 2 (IP)	Erstellung eines Verzeichnisses von Aktiva durch die Betreiber der Schienenwege
§ 24 Abs. 4	Zuordnung von Kosten zu Leistungskategorien
§ 25 Abs. 1	Berechnung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten
§ 25 Abs. 5 i. V. m. Anlage 7	Festlegung der Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und Vorlage der Entgelte zur Genehmigung bzw. Beantragung einer Befreiung
§ 30 Abs. 1 (IP)	Beantragung der Anerkennung einer Regulierungsvereinbarung
§ 34 Abs. 2 (IP)	Vorlage aller Informationen zu Entgelten an Regulierungsbehörde
§ 35 Abs. 2	Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkungen
§ 35 Abs. 6	Übermittlung der Entgelte von Serviceeinrichtungen an die Betreiber der Schienenwege
§ 36 Abs. 3 S. 3	Veröffentlichung und Überprüfung der Liste der Marktsegmente
§ 36 Abs. 5	Differenzierung der Entgelte nach ETCS
§ 40 Abs. 1	Erhebung von Entgelten für nicht genutzte Schienenwegkapazität
§ 40 Abs. 2 (IP)	Auskunft über genutzte Schienenwegkapazitäten
§ 41	Zusammenarbeit zwischen Betreibern von Schienenwegen bei grenzüberschreitenden Zugtrassen
§ 47 Abs. 1, 2	Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Schienenwege, Veröffentlichung der Grundsätze
§ 47 Abs. 3 S. 2 (IP)	Zusammenarbeit der Betreiber von Schienenwegen bei der Zuweisung und bzgl. von IT-Systemen bei grenzüberschreitenden Trassen
§ 47 Abs. 5 (IP)	Veröffentlichung von Verfahrensweisen bei der Zusammenarbeit zwischen Betreibern von Schienenwegen
§ 51 Abs. 3	Verfahren bei der Beantragung von Schienenwegkapazität bei netzübergreifenden Zugtrassen

ERegG	
§ 52 Abs. 5 S. 2	Bereitstellung von Informationen im Rahmen des Koordinierungs-verfahrens
§ 53 Abs. 1 S. 2	Anhörung zum Netzfahrplanentwurf
§ 59 Abs. 2 (IP)	Veröffentlichung von Plänen zur Erhöhung der Schienenwegkapa-zität mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Zugangsberechtigte
§ 60 Abs. 2	Festlegung eines Schwellenwertes nicht genutzter Schienenwegka-pazität und Freigabe dieser Kapazität
§ 73 Nr. 6	Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010
§ 76 Abs. 6 (IP)	Weitergabe von Informationen an die BNetzA
§ 11 AEG	Genehmigungspflicht der Stilllegung von Serviceeinrichtungen
§ 13 Abs. 5 AEG	Anschlussrecht an Werksbahnen
§ 14b AEG	Erhöhung der Mindestversicherungssumme für Eisenbahnver-kehrsunternehmen

Zusammenfassung:

Für die Wirtschaft ergeben sich einmalige Kosten in Höhe von 2 154.614 Euro (einmalige Personalkosten in Höhe von 1 062 336 Euro und einmalige Sachkosten in Höhe von 1 092 278 Euro) und jährliche Mehrkosten in Höhe von 787 904 Euro (jährliche Personalkosten in Höhe von 784 189 Euro und jährliche Sachkosten in Höhe von 3 715 Euro).

One-in-One-out

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2012/34/EU, die 1:1 umgesetzt wird. Anlage 1 stellt dar, welche Vorschriften des Entwurfs der Umsetzung welcher Artikel der Richtlinie dienen. Kenntlich gemacht sind auch die Regelungen des Entwurfs, die so nicht in der Richtlinie enthalten sind. Diese Regelungen sind erforderlich, um auf der Grundlage der Vorschriften der Richtlinie zu vollziehbaren nationalen Regelungen zu gelangen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der sich aus diesem Gesetz ergibt, ist daher nicht nach dem One-in-One-out-Ansatz zu kompensieren. Er unterfällt der Ausnahme der 1:1-Umsetzung von EU-Recht ins deutsche Recht, die auch dann vorliegt wenn die Regelungen der Richtlinie der Ausfüllung bedürfen, um tatsächlich vollziehbar zu sein.

Insbesondere bedarf die durch die Richtlinie vorgegebenen Anreizsetzung für die Entgelte der Betreiber der Schienenwege zwingend eine nationale Ausgestaltung, da die Richtlinie hier nur einen Rahmen vorgibt. Das gleiche gilt für die Vorgabe des Artikels 22 der Richtlinie, dass Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein müssen. Eine nähere Ausgestaltung fehlt, ist jedoch erforderlich. In der nationalen Umsetzung muss zum Beispiel eine Mindestversicherungssumme festgelegt bzw. angepasst werden, was im Entwurf (Artikel 2, § 14 b AEG) auch geschieht.

Darüber hinaus enthält der Entwurf einige wenige Ergänzungen der Richtlinie, die rein national bedingt sind. Diese sind ebenfalls aus der Auflistung in Anlage 1 ersichtlich. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus diesen Ergänzungen jedoch nicht, vielmehr handelt es sich überwiegend um Ausnahmemöglichkeiten für den heterogenen deutschen Eisenbahnsektor und Ausgestaltungen der Verfahren.

Im Einzelnen

Aufstellung eines Geschäftsplanes und Zurverfügungstellung desselben

§ 9 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	57	**147 052**			

Erläuterungen:

§ 9 Absatz 1 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege, einen Geschäftsplan zu entwerfen und enthält Vorgaben für seine Gestaltung. Durch die Aufstellung entsteht für sämtliche nicht von der Ausnahme des § 2 Absatz 7 erfasste Betreiber der Schienenwege ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Gemäß § 2 Absatz 7 Satz 1 sollen auf Antrag Betreiber von örtlichen und regionalen Schienennetzen, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind,

von der Anwendung des § 9 ausgenommen werden. Ob eine Ausnahme erfolgt, muss im Einzelfall geprüft werden. Zum Zwecke der Abschätzung des für die Aufstellung eines Geschäftsplans anfallenden Erfüllungsaufwandes wird davon ausgegangen, dass ein örtliches Schienennetz eines mit einer Gesamtstreckenlänge von weniger als 50 km und ein regionales Schienennetz ein solches mit einer Gesamtstreckenlänge von weniger als 200 km ist. Dies betrifft in Deutschland 152 Schienennetze (114 örtliche, zusätzlich 38 regionale). Zur Abschätzung, wie viele dieser 152 für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, bieten sich zu Schätzzwecken zwei alternative Kriterien an: Zum einen eine Betriebsleistung von weniger als 100.000 Kilometern im Jahr, zum anderen eine Auslastung der Strecke mit weniger als 10 Zügen pro Tag. Bei den örtlichen Schienennetzen wären in beiden Fällen 90 Schienennetze als unbedeutend anzusehen, bei den regionalen Schienennetzen ergäbe sich ein Mittelwert von 15 unbedeutenden Schienennetzen. Von den insgesamt in Deutschland existierenden 162 Betreibern der Schienenwege müssen daher schätzungsweise 57 einen Geschäftsplan aufstellen.

Das Gesetz macht keine Vorgabe dazu, in welchem Abstand Geschäftspläne zu erstellen sind. Es wird davon ausgegangen, dass Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz mit einer Gesamtstreckenlänge von mehr als 100 km betreiben, jährlich einen Geschäftsplan aufstellen. Dies betrifft 16 Unternehmen. Für die übrigen Betreiber der Schienenwege (41) wird davon ausgegangen, dass sie alle fünf Jahre einen Geschäftsplan erstellen.

Der entstehende Aufwand für die Erstellung des Geschäftsplans ist abhängig von der Größe des Schienennetzes, weil größere Netze umfassendere Investitions- und Finanzierungsprogramme, die im Geschäftsplan darzustellen sind, erfordern. Es wird daher ein Durchschnittswert von 3 Personenwochen à 40 Arbeitsstunden angenommen und das Tätigwerden einer Person hoher Qualifikation (49,60 €/h) zugrunde gelegt.

16 x 120 h x 49,60 €/h = 95 232 €

41 x 120 h x 49,60 €/h / 5 = 48 806 €

Die in den Anwendungsbereich der Vorschrift fallenden Betreiber der Schienenwege haben zudem dafür Sorge zu tragen, dass bekannte Zugangsberechtigte und auf Verlangen potentielle Zugangsberechtigte vor der Annahme des Geschäftsplans Zugang zu den relevanten Informationen sowie die Möglichkeit erhalten, sich zu gewissen Inhalten des Geschäftsplans zu äußern. Es wird angenommen, dass die Betreiber der Schienenwege dieser Vorgabe durch das Einstellen des Plans in einen passwortgeschützten Internetbereich nachkommen und die Zugangsberechtigten über die Modalitäten des Zugangs zu den Informationen unterrichten. Für die Schaffung des passwortgeschützten Bereichs, das Einstellen des Geschäftsplanes und die Unterrichtung der Zugangsberechtigten wird insgesamt ein Zeitaufwand von 4 Stunden/Jahr angenommen. Es ist das Tätigwerden einer Person mittleren Qualifikationsniveaus erforderlich (27,20 €/h).

Es entsteht damit folgender jährlicher Erfüllungsaufwand:

16 x 4 h x 27,20 € = 1 741 €

41 x 4 h x 27,20 € / 5 = 892 €

Die Betreiber der Schienenwege sind auch verpflichtet, der Regulierungsbehörde den Geschäftsplan sowie die Hinweise der Zugangsberechtigten und potenziellen Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Für die Aufbereitung der Informationen und ihre Übermittlung an die Regulierungsbehörde durch eine Person mittleren Qualifikationsniveaus (27,20 €/h) entsteht ebenfalls Erfüllungsaufwand in Form der Erfüllung einer Informationspflicht.

Aufbereitung: 30 Minuten pro Fall/Jahr

Übermittlung: 5 Minuten pro Fall/Jahr

16 x 0,58 h x 27,20 € = 252 €

41 x 0,58 h x 27,20 € / 5 = 129 €

Insgesamt summiert sich der aus § 9 resultierende Erfüllungsaufwand auf 147.052 € pro Jahr.

Entflechtung zwischen im Schienenverkehrsmarkt tätigen, beherrschenden Dritten und Serviceeinrichtungen im Fall der Kontrolle der Serviceeinrichtung durch den Dritten					
§ 12 Abs. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
Erläuterungen: § 12 Absatz 1 regelt die organisatorische Trennung bestimmter Serviceeinrichtungen von einem sie kontrollierenden Dritten, der auf demselben Schienenverkehrsmarkt tätig ist, sofern der Dritte eine marktbeherrschende Stellung hat. Die Regelung ergänzt die Betreiber von Eisenbahnanlagen und Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffenden Entflechtungsvorschriften der §§ 7 ff. Nach bisherigem Recht waren gemäß § 9 Absatz 1c AEG sämtliche öffentlichen Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber einer Serviceeinrichtung waren, zur Befolgung von Trennungsvorgaben verpflichtet. Erfüllungsaufwand entsteht daher nicht. Auch eine nennenswerte Entlastung ist nicht erkennbar, da die von der aktuellen Rechtslage vorgegebene Organisation bereits entsprechend eingerichtet ist.					

Anforderungen an die Buchführung von Eisenbahnen, die im Bereich der Erbringung von Verkehrsleistungen und als Betreiber einer Serviceeinrichtung tätig sind.					
§ 12 Abs. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
Erläuterungen: § 12 Absatz 2 enthält Anforderungen an die Buchführung von Eisenbahnen, die sowohl im Bereich der Erbringung von Verkehrsleistungen als auch als Betreiber einer Serviceeinrichtung tätig sind. § 9 Absatz 1a AEG enthält eine inhaltsgleiche Vorschrift. Erfüllungsaufwand entsteht daher nicht.					

Hinweis auf tragfähige Alternativen innerhalb der Verhandlungen zur Konfliktlösung					
§ 13 Abs. 2 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	15	**1 632**			
Erläuterungen: Im Falle von Konflikten zwischen zwei Zugangsanträgen verpflichtet § 13 Absatz 2 den Betreiber einer Serviceeinrichtung, innerhalb der bereits im alten Recht (§ 14 Absatz 5 EIBV) vorgesehen Verhandlungen zur					

Konfliktlösung auf tragfähige Alternativen, auch in anderen Serviceeinrichtungen hinzuweisen. Diese gesonderte Hinweispflicht wird auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU neu eingeführt. Es ergibt sich folgender Erfüllungsaufwand:

Es ist von 15 Fällen jährlich auszugehen. Die tragfähige Alternative muss vom Betreiber der Serviceeinrichtung konkret ermittelt werden. Sie ist durch einen Bearbeiter mittleren Qualifikationsniveaus (27,20 € /h) mit 4 h pro Fall zu veranschlagen.

Erfüllungsaufwand: 15 x 4 h x 27,20 €/h = 1 632 €

Schriftliche Begründung der Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung

§ 13 Abs. 4 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	15	**< 1 000**			

<u>Erläuterungen:</u>

§ 13 Absatz 2 verpflichtet den Betreiber einer Serviceeinrichtung, eine schriftliche Begründung zu verfassen, sofern er beabsichtigt, einen Antrag auf Zugang zur Serviceeinrichtung abzulehnen. Aufgrund der geringen Fallzahl – es ist von 15 Fällen jährlich auszugehen – und des geringen zeitlichen Aufwandes für das Abfassen einer Begründung entsteht hierdurch ein Erfüllungsaufwand, der insgesamt unterhalb von 1 000 € liegt.

Durchführung der Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde

§ 17 i. V. m. § 67 Abs. 3 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	220	**119 680**			

<u>Erläuterungen:</u>

Schon vor Einführung einer Informationspflicht der Unternehmen zur Durchführung der Marktüberwachung im Eisenbahnbereich hat die BNetzA eine regelmäßige Markterhebung auf freiwilliger Basis durchgeführt. An der Erhebung haben in der Vergangenheit rund 80 Prozent der Unternehmen teilgenommen. Faktisch entsteht Erfüllungsaufwand damit nur für die 20 Prozent, die erstmals an der Marktüberwachung teilnehmen.

<u>Anmerkungen zur Abschätzung:</u>

- Fallzahl: ca. 1.100 Teilnehmer an der Marktüberwachung p. a., Ermittlung auf Grundlage der Adressbestände der BNetzA (ca. 600 Betreiber von Serviceeinrichtungen, 162 Betreiber der Schienenwege, 320 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 27 Aufgabenträger, gerundet: 1.100)
- Davon nehmen 80 Prozent bereits jetzt teil; folglich entsteht durch die gesetzliche Verpflichtung nur für 20 Prozent ein Mehraufwand. Fallzahl: 1.100 x 20 Prozent = 220
- Annahme eines Zeitaufwands von 20 Stunden/Jahr eines Bearbeiters mittlerer Qualifikation (27,20 €/h)

Jährlicher Erfüllungsaufwand: 220 x 20 h x 27,20 €/h = 119 680 € einmaliger Umstellungsaufwand: 0 Euro.

Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die Betreiber der Schienenwege					
§ 19 Abs. 1 i. V. m. §§ 21 Abs. 1 S. 1, 40 Abs. 1 S. 4,	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
47 Abs. 1 u. Abs. 2,	J	J	E	J	E
52 Abs. 7, 55 Abs. 6, 60 Abs. 1 S. 2, 60 Abs. 2 Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe g, Anlage 3 Nummer 4 bis 7. (IP)	**72**		**78 336**		

Erläuterungen:

Das Gesetz erweitert die verpflichtend in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmenden Informationen. Gemäß § 2 Absatz 7 Satz 2 soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 – von einzelnen Vorschriften abgesehen – und damit auch der Pflicht zur Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen befreien, wenn deren Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Ob und inwieweit eine Befreiung zu erteilen ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Zum Zwecke der Abschätzung des im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen anfallenden Erfüllungsaufwandes wird hier davon ausgegangen, dass ein örtliches Schienennetz eines mit einer Gesamtstreckenlänge von weniger als 50 km ist. Dies betrifft in Deutschland 114 Schienennetze. Zur Abschätzung, wie viele dieser 114 örtlichen Schienennetze für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, bieten sich zu Schätzzwecken zwei alternative Kriterien an: Zum einen eine Betriebsleistung von weniger als 100 000 Kilometern im Jahr, zum anderen eine Auslastung der Strecke mit weniger als 10 Zügen pro Tag. In beiden Fällen wären etwa 90 örtliche Schienennetze als unbedeutend einzustufen. Ausgehend von den insgesamt 162 Betreibern der Schienenwege in Deutschland ist daher von **72 Unternehmen** auszugehen, die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzustellen haben.

Diese 72 Betreiber der Schienenwege werden ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen der neuen Rechtslage anpassen müssen. Hierdurch entsteht einmaliger Umstellungsaufwand.

Folgende Neuerungen sind zu berücksichtigen:

- Aufnahme eines Abschnittes über Bestimmungen, die der Betriebssicherheit dienen (§ 21 Satz 1).
- Aufnahme von Kriterien für die Feststellung einer Nichtnutzung von zugewiesener Schienenwegkapazität (§ 40 Absatz 1 Satz 4).

- Aufnahme der im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen nationalen und internationalen Betreibern der Schienenwege nach § 47Absatz 1 und § 47 Absatz 2 aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Kapazitätszuweisung.
- Aufnahme des einzurichtenden Streitbeilegungssystems (§ 52 Absatz 7 i. V. m. Anlage 2 Nummer 5).
- Aufnahme der in Bezug auf überlastete Schienenwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien (§ 55 Absatz 6).
- Aufnahme von Bedingungen, anhand derer der Betreiber der Schienenwege dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt (§ 60 Absatz 1 Satz 2 i. V. m. Anlage 2 Nummer 3 Buchstabe g).
- Aufnahme eines Schwellenwertes, bei dessen Unterschreitung in einem Zeitraum von mindestens einem Monat der Betreiber der Schienenwege die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen hat (§ 60 Absatz 2).
- Aufnahme von Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß § 6 AEG und von nach § 7a AEG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder Angabe einer Internetseite, auf der diese Informationen verfügbar sind (Anlage 2 Nummer 4).
- Darlegung der bestehenden Beschwerdemöglichkeiten bezüglich des Zugangs zur Schieneninfrastruktur und Diensten (Anlage 2 Nummer 5).
- Aufnahme eines Verweises auf Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anlage 1 und die dafür erhobenen Entgelte. (Anlage 2 Nummer 6).
- Veröffentlichung eines Musterrahmenvertrages (Anlage 2 Nummer 7).

Der im Zusammenhang mit diesen Inhalten entstehende Umstellungsaufwand resultiert überwiegend aus deren Erarbeitung. Der hier darzustellende Aufwand betrifft die Zusammenfassung und Darstellung dieser Inhalte in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen als zweitem Schritt, der eher organisatorisch geprägt ist.

Für die Konzeption der neuen Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist pro Fall für eine bearbeitende Person mittlerer Qualifikation (27,20 €/h) ein einmaliger Zeitaufwand von 40 Stunden anzusetzen.

Damit ergibt sich folgende Berechnung:

72 x 40 h x 27,20 €/h = **78 336 €**

Übersetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

§ 19 Abs. 1 Satz 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	71/72			**1 865**	**36 778**

Erläuterungen:

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind in eine weitere Amtssprache der Europäischen Union zu übersetzen. Da auch bei Änderungen eine Aktualisierung erforderlich ist, entsteht ein laufender Erfüllungsaufwand. Es wird geschätzt, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ggf. einmal jährlich angepasst werden.

Es entsteht somit:

1. einmaliger Umstellungsaufwand bei Inkrafttreten des Gesetzes

Die Pflicht zur Übersetzung in eine zweite Amtssprache der Europäischen Union trifft jeden der 72 Betreiber der Schienenwege, die voraussichtlich Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzustellen haben (vgl. die Ausführungen zu § 19 i. V. m. diversen anderen Vorschriften). Faktisch ist davon auszugehen, dass ein Betreiber der Schienenwege (DB Netz AG) seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits in eine andere Amtssprache der europäischen Union übersetzt hat. Es ist daher von einer tatsächlichen Fallzahl von 71 auszugehen.

Zur Abschätzung des Umstellungsaufwandes wird auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 der DB Netz AG zurückgegriffen. Sie setzen sich aus ca. 280 Normseiten zusammen (Normseite = 30 Zeilen à 55 Tastenanschläge). Ausgehend von einer Bearbeitungszeit von zwei Stunden je Normseite ergibt sich ein Zeitaufwand von 140 Stunden.

Die Übersetzung kann zum einen unternehmensintern erfolgen. Hierfür ist die Arbeitskraft einer Person hoher Qualifikation (49,60 €/h) erforderlich.

Bei interner Übersetzung entstünde damit folgender Umstellungsaufwand: 71 x 140 h x 49,60 €/h = 493.024 €.

In den wenigsten Fällen werden Eisenbahnunternehmen jedoch interne Übersetzer beschäftigen. Daher ist anzunehmen, dass die Übersetzungsarbeit bei einem Übersetzer in Auftrag gegeben wird. Dann entsteht Umstellungsaufwand in Form eines Sachaufwandes. Auszugehen ist von einem Honorar von 1,85 € je angefangener 55 Anschläge. Dies entspricht dem in § 11 JVEG genannten Grundhonorar im Falle häufige Verwendung von Fachausdrücken. Ausgehend von den 280 Normseiten der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2015 der DB Netz AG ergäbe sich folgender Umstellungsaufwand in Form des Sachaufwandes:

71 x 280 Normseiten x 1,85 € = 36 778 €

Hier wird ein wirtschaftliches Verhalten unterstellt und im Weiteren der geringere Wert für die externe Übersetzung zugrunde gelegt.

2. laufender Erfüllungsaufwand (voraussichtlich einmal jährlich)

Für den laufend entstehenden Erfüllungsaufwand, der von der Anzahl und dem Umfang der vorgenommenen Änderungen abhängt, wird davon ausgegangen, dass durchschnittlich 5 % des Umfangs der SNB jährlich geändert werden. Der fortlaufende Aufwand betrifft auch die DB Netz AG, so dass von 72 Fällen auszugehen ist. Es ergibt sich somit folgende Berechnung:

72 x 14 Normseiten x 1,85 € = 1 865 €

Bereitstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Internet / Übermittlung an Regulierungsbehörde

§ 19 Abs. 1 Satz 3 u. 4	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	72	**< 1 000**	**< 1 000**		

Erläuterungen:

Der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist auf der eigenen Internetseite und der Internetseite der Regulierungsbehörde zu veröffentlichen und ggf. zu aktualisieren.

A. Einmaliger Umstellungsaufwand

1. Bereitstellung des Inhaltes in elektronischer Form auf der eigenen Internetseite

Die 72 Betreiber der Schienenwege, die voraussichtlich Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzustellen haben (vgl. die Ausführungen zu § 19 i. V. m. diversen anderen Vorschriften) müssen ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen derart aufbereiten, dass sie im Internet zur Verfügung gestellt werden können. Zudem muss eine Internetseite eingerichtet und gestaltet werden, auf der die Schienennetz-Nutzungsbedingungen verfügbar sein werden. Schließlich müssen die entsprechenden Dateien hochgeladen werden. Da derzeit alle Betreiber der Schienenwege ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits im Internet veröffentlicht haben, beschränken sich die Arbeitsschritte lediglich auf das Hochladen der Neufassung.

2. Aufbereitung und Übermittlung an die Regulierungsbehörde

Damit die Schienennetz-Nutzungsbedingungen im von der Regulierungsbehörde eingerichteten gemeinsamen Internetportal zugänglich gemacht werden können, müssen alle 162 Betreiber der Schienenwege ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen an die Regulierungsbehörde übermitteln.

In beiden Fällen ist aufgrund der Fallzahl und der Tatsache, dass der entstehende zeitliche Aufwand gering ist, davon auszugehen, dass insgesamt ein Erfüllungsaufwand von unter 1.000 € entsteht.

B. Jährlicher Erfüllungsaufwand:

1. Aktualisierung der eigenen Internetseite

Für die Aktualisierung wird entsprechend der zu § 19 Absatz 2 angenommenen Zahl von jährlich 30 Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgegangen. Aufgrund dieser geringen Fallzahl und des überschaubaren zeitlichen Aufwands entsteht ein Erfüllungsaufwand von unter 100 €.

2. Aufbereitung und Übermittlung von Aktualisierungen an die Regulierungsbehörde:

Für die Aufbereitung und Übermittlung von Aktualisierungen an die Regulierungsbehörde entsteht ebenfalls Erfüllungsaufwand. Es ist von jährlich 30 Änderungen auszugehen. Wegen des geringen Arbeitsaufwandes entsteht Erfüllungsaufwand in einer Größenordnung von deutlich unter 1 000 €.

Der jährlich entstehende Erfüllungsaufwand liegt damit insgesamt unterhalb von 1 000 €.

Darstellung der Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit erläuternden Erklärungen					
§ 19 Abs. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	30	**6 222**	**39 168**		

Erläuterungen:

Die Vorgaben für die Betreiber der Schienenwege bei der Gestaltung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden erweitert. So sind gegenüber der alten Rechtslage Änderungen gegenüber der vorherigen Fassung darzulegen. Hierdurch entsteht Umstellungsaufwand:

1. Einmaliger Umstellungsaufwand:

Die 72 Betreiber der Schienenwege, die voraussichtlich Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzustellen haben (vgl. die Ausführungen zu § 19 i. V. m. diversen anderen Vorschriften), werden ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgrund der neu aufzunehmenden Inhalte einmalig anpassen und haben dabei die Änderungen gegenüber der vorherigen Fassung darzulegen. Da es sich um neue Inhalte handelt, die größtenteils noch nicht Eingang in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gefunden haben, verursacht die Erstellung der synoptischen Darstellung keinen besonders hohen Aufwand. Im Gegensatz dazu wird die Formulierung von erläuternden Erklärungen einen größeren Aufwand verursachen. Insgesamt ist von einem Zeitaufwand von 20 Stunden/Jahr auszugehen, wobei eine Person mittlerer Qualifikation tätig wird (27,20 €/h).

Damit ergibt sich folgender einmaliger Umstellungsaufwand:

72 x 20 h x 27,20 €/h = 39.168 €

2. Jährlicher Erfüllungsaufwand

Auf die einmalige Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zum Nachvollzug der neuen inhaltlichen Anforderungen werden ggf. jährlich weitere folgen. Ausgehend von der durchschnittlichen Häufigkeit von Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in den letzten drei Jahren ist von einer jährlichen Fallzahl von 30 Änderungen auszugehen.

Der pro Fall entstehende Aufwand lässt sich jedoch nicht pauschal abschätzen, da er von dem Umfang und der Art der jeweiligen Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen abhängig ist. Sind die Änderungen nur redaktioneller Art und von geringem Umfang, ist schätzungsweise von einem Aufwand von 15 Minuten auszugehen. Der größte Aufwand entsteht bei Änderungen, die in ihrem Umfang einer kompletten Neufassung nahe kommen oder bei Änderungen, die sich zwar nur auf wenige Punkte beziehen, aber umfangreiche Auswirkungen haben. Diese umfangreichen Fälle sind in ihrem Aufwand mit dem dargestellten einmaligen Umstellungsaufwand grundsätzlich vergleichbar. Da der jährliche Erfüllungsaufwand aber nicht die Umsetzung neuer gesetzlicher Vorgaben umfasst, ist schätzungsweise für die umfangreichen Fälle von einem etwas geringeren Aufwand von 15 Stunden pro Fall auszugehen.

Ausgehend von 30 Änderungen pro Jahr wäre der geringste anzunehmende Aufwand wie folgt:

30 x 0,25h x 27,20 €/h = 204 €

Für den größten anzunehmenden Aufwand ergibt sich folgende Berechnung:

30 x 15h x 27,20 € = 12 240 €

Aus der angegebenen Spanne ergibt sich folgender Mittelwert:

(204 € + 12 240 €) / 2 = 6 222 €

Aufstellung der Nutzungsbedingungen durch die Betreiber von Serviceeinrichtungen					
§ 19 Abs. 4	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	E	J	E
	300		**16 320**		

Erläuterungen:

Die 600 Betreiber von Serviceeinrichtungen sind (weiterhin) zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen verpflichtet. Im Vergleich zum derzeitigen § 10 EIBV entfallen jedoch Angaben über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen.

Hierdurch entfällt Erfüllungsaufwand für die Betreiber der Serviceeinrichtungen, der jedoch nur in geringer Höhe zu beziffern ist, weil die Angaben bereits in die Nutzungsbedingungen aufgenommen worden sind.

Neu hinzu kommt gemäß § 21 Satz 1 die Aufnahme eines Abschnittes über Bestimmungen, die der Betriebssicherheit dienen. Diese sind bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen jedoch zum Teil bereits enthalten. Es ist daher von lediglich 300 Fällen auszugehen. Für die Berücksichtigung dieser neuen Inhalte entsteht Umstellungsaufwand. Der zeitliche Aufwand für die Aufnahme in die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen wird mit einmalig 2 Stunden veranschlagt. Es ist vom Tätigwerden einer Person mittleren Qualifikationsniveaus auszugehen (27,20 €/h).

Dies bedeutet folgenden einmaligen Umstellungsaufwand:

300 x 2 h x 27,20 €/h = 16 320 €

Erstellung eines Verzeichnisses von Aktiva durch die Betreiber der Schienenwege					
§ 24 Abs. 2 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

In Umsetzung der Richtlinie wird eine Verpflichtung für die Betreiber der Schienenwege zur Erstellung eines Verzeichnisses über die Aktiva eingeführt. Dieses Verzeichnis ist zu führen, d. h. dass es regelmäßig zu aktualisieren ist.

Hier entsteht kein Erfüllungsaufwand. Die Unternehmen in Deutschland sind bereits aus dem HGB heraus (§ 242 ff. HGB) zur Aufstellung einer entsprechenden Liste verpflichtet.

Zuordnung von Kosten zu Leistungskategorien						
§ 24 Abs. 4		**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		72	**71 424**			

Erläuterungen:

Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, ihre Kosten einer bestimmten Leistung, die sie für Zugangsberechtigte erbringen, zuzuordnen. Hierfür ist eine Analyse der Kostenstruktur des Unternehmens erforderlich. Es entsteht Erfüllungsaufwand:

Die Pflicht ist nicht neu. Bereits bisher musste im Rahmen der Mitteilung nach § 14d Satz 1 Nr. 6 AEG dargelegt werden, in welchem Umfang für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur Kosten angefallen sind. Einmaliger Aufwand dürfte daher nicht entstehen.

Überarbeitung (ca. einmal im Jahr Überprüfung der Zuordnung und ca. alle zwei Jahre Anpassung der Kostenzuordnung an die tatsächliche Situation).

Die ca. einmal jährlich erforderliche Überprüfung der Zuordnung nimmt 16 h Arbeitszeit einer Person mit hoher Qualifikation (49,60 €/h) in Anspruch. Ca. einmal alle zwei Jahre wird zudem eine Anpassung der Kostenzuordnung an die tatsächliche Situation erforderlich sein. Eine Person mit hoher Qualifikation (49,60 €/h) wird hierfür durchschnittlich 8 Stunden Arbeitszeit aufwenden müssen. Auszugehen ist wiederum von 72 Betreibern der Schienenwege, die von der Pflicht betroffen sind (vgl. die Ausführungen zu § 19 i. V. m. diversen anderen Vorschriften)

(72 x 16 h x 49,60 €/h) + (72 x 8 h x 49,60 €/h / 2) = 71 424 €

Berechnung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten						
§ 25 Abs. 1		**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	J	E	J	E
		72				

Erläuterungen:

Die 72 voraussichtlich der Entgeltregulierung unterfallenden Betreiber der Schienenwege (vgl. die Ausführungen zu § 25-27 hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Anlage 3) sind gemäß § 25 Absatz 1 dazu verpflichtet, der Regulierungsbehörde das Ausgangsniveau der Gesamtkosten bezogen für das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 darzulegen. Zuvor müssen die Betreiber der Schienenwege das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach dem in Anlage 4 beschriebenen Verfahren berechnen.

Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht hierdurch jedoch nicht. Bereits nach dem bisher geltenden Recht mussten die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Mitteilung nach § 14d Satz 1 Nummer 6 AEG der Regulierungsbehörde ihre Kosten darlegen. Andernfalls war die

	Mitteilung nicht vollständig. Das erforderte ebenfalls eine vorherige Berechnung der Kosten. Der Unterschied zwischen alter und neuer Rechtslage liegt in dem veränderten Blickwinkel: Während sich die Darlegung im Rahmen der Mitteilung nach § 14d Satz 1 Nummer 6 AEG auf in der Zukunft anfallende Kosten bezog, ist der Blick bei der Berechnung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten in die Vergangenheit gerichtet. Der Aufwand ist jedoch in beiden Fällen in etwa identisch. Auch wenn das Ausgangsniveau der Gesamtkosten für eine Regulierungsperiode festgelegt wird, haben die Betreiber der Schienenwege wie in der Vergangenheit jährlichen Aufwand, weil die Regulierungsbehörde bereits im Laufe einer Regulierungsperiode nach und nach die Prüfung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten für die nächste Regulierungsperiode beginnen kann.

Festlegung der Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und Vorlage der Entgelte zur Genehmigung bzw. Beantragung einer Befreiung					
§ 25 Abs. 5 i. V. m. §§ 23, 31-41 i. V. m. Anlage 5	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	E	J	E
	72		**857 088**		

Erläuterungen:

Es ist eine unternehmerische Entscheidung, die Höhe der Entgelte für die unterschiedlichen Verkehrsdienste festzulegen. Für den Prozess der Festlegung entsteht den betroffenen Unternehmen jedoch zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

1. Betreiber von Schienenwegen:

Gemäß § 25 Absatz 5 legt jeder Betreiber der Schienenwege die Entgelte eigenständig innerhalb der nach §§ 23 und 31 bis 41 geltenden Regelungen fest und legt sie der Regulierungsbehörde zur Entgeltgenehmigung nach § 45 vor. Die Betreiber der Schienenwege müssen bereits nach bisher geltender Rechtslage ihre Entgelte nach Maßgabe der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen der EIBV festlegen. Die in den §§ 23 und 31 bis 40 enthaltenen Maßgaben sind weitestgehend identisch mit den bestehenden Regelungen, enthalten aber auch neue Vorgaben (verpflichtende Berücksichtigung von Marktsegmenten, verpflichtende Betrachtung hypothetischer Marktsegmente, Differenzierung zur Setzung von Anreizen zur Ausrüstung von Zügen mit ETCS, Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkungen) oder detailliertere Vorgaben (Entgeltdifferenzierung nach Verspätungen). Neu ist auch die verpflichtende Berücksichtigung der von der Regulierungsbehörde bestimmten Obergrenze der Gesamtkosten. Insgesamt machen es die neuen Vorgaben erforderlich, die Entgelte gänzlich neu festzulegen.

a) Einmaliger Umstellungsaufwand

Bei der Umstellung auf das neue Entgeltsystem fällt ein einmaliger Umstellungsaufwand für die voraussichtlich der Entgeltregulierung unterfallenden 72 Betreiber der Schienenwege an (vgl. die Ausführungen zu §§ 25-27 hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Anlage 3), der wegen der erforderlichen Ausarbeitung der Entgeltregelungen umfangreicher ist als der jährliche Erfüllungsaufwand. Der durchschnittliche zeitliche Aufwand wird auf sechs Personenwochen à 40 Arbeitsstunden geschätzt. Die Festlegung der Entgelte erfordert den Einsatz eines Bearbeiters hohen Qualifikationsniveaus (49,60 €/h).

Daraus ergibt sich folgende Berechnung:

72 x 6 Wochen x 40 h/Woche x 49,60 €/h = 857 088 €

Für die Vorlage der Entgelte an die Regulierungsbehörde entsteht kein Umstellungsaufwand. Zwar gab es bislang keine Genehmigung der Entgelte. Die Betreiber der Schienenwege mussten jedoch nach § 14d Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 AEG beabsichtigte Änderungen der Entgelthöhen vorab der Regulierungsbehörde mitteilen.

b) Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Hat sich die neue Entgeltsystematik einmal eingespielt, ist der Aufwand für die Festlegung der Entgelte vergleichbar mit dem bisher bereits bei der Entgeltfestlegung entstehenden Aufwand.

Auch für die Vorlage der Entgelte bei der Regulierungsbehörde entsteht kein Mehraufwand. Zwar gab es bislang keine Genehmigung der Entgelte. Die Betreiber der Schienenwege mussten jedoch nach § 14d Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 AEG beabsichtigte Änderungen der Entgelthöhen vorab der Regulierungsbehörde mitteilen.

Beantragung der Anerkennung einer Regulierungsvereinbarung					
§ 30 Abs. 1 (IP)	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da optional. Keine Pflicht zur Antragstellung.

Vorlage aller Informationen zu Entgelten an Regulierungsbehörde					
§ 34 Abs. 2 (IP)	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 34 Absatz 2 Satz 1 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege und die Betreiber der Serviceeinrichtungen, der Regulierungsbehörde alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit die Regulierungsbehörde ihre in § 67 genannten Funktionen wahrnehmen kann. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht hierdurch nicht, weil das geltende Recht in § 14c Absatz 3 AEG eine inhaltsgleiche Regelung enthält.

Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkungen

§ 35 Abs. 2	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
		J	E	J	E
	72		**35 712**		

Erläuterungen:

Abgesehen davon, dass bei der Entgeltbildung für Betreiber der Schienenwege die von der Regulierungsbehörde bestimmte Obergrenze der Gesamtkosten zu berücksichtigen ist, erfolgt sie weitgehend unverändert gegenüber der aktuellen Rechtslage.

Neu ist allein, dass umweltbezogene Entgeltbestandteile der Trassenpreise insoweit verpflichtend einzubeziehen sind, als sie auf Lärm bezogen sind und dem Güterverkehr in Rechnung gestellt werden müssen.

Für die verpflichtende Einbeziehung der umweltbezogenen Bestandteile in das Entgeltsystem, die derzeit auch teilweise bereits ohne gesetzliche Verpflichtung praktiziert wird, dürfte ein einmaliger Aufwand von 10 Stunden pro Betreiber der Schienenwege bei der Entwicklung des Preissystems anzusetzen sein. Dabei bedarf es eines Mitarbeiters mit hoher Qualifikation (49,60 €/h). Die Fallzahl von 72 ergibt sich aus der Zahl der voraussichtlich der Entgeltregulierung unterfallenden Betreiber der Schienenwege (vgl. die Ausführungen zu §§ 25 – 27 hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Anlage 3).

Die Fortschreibung des Preissystems, die ohnehin erfolgt, dürfte durch die umweltbezogenen Entgeltbestandteile nur einen geringen Aufwand verursachen.

Einmaliger Umstellungsaufwand:

72 x 10 h x 49,60 €/h = 35 712 €

Dieser einmalige Umstellungsaufwand kommt zu dem alle fünf Jahre anfallenden Erfüllungsaufwand für die Festlegung der Entgelte nach § 25 Absatz 5 hinzu.

Übermittlung der Entgelte von Serviceeinrichtungen an die Betreiber der Schienenwege					
§ 35 Abs. 6	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	600	**< 1 000**	**< 1 000**	**1 850**	**55 500**

Erläuterungen:

Betreiber von Serviceeinrichtungen werden verpflichtet, entgeltbezogene Informationen an die Betreiber der Schienenwege zu übermitteln. Hierdurch entsteht folgender Erfüllungsaufwand:

A. Einmaliger Umstellungsaufwand:

1. Angabe einer Webseite

Es ist von 600 Betreibern von Serviceeinrichtungen auszugehen, für die einmaliger Umstellungsaufwand entsteht. Er ergibt sich aus dem Hochladen von Informationen auf einen Server sowie aus der Übermittlung einer Internetadresse. Aufgrund des hierfür erforderlichen geringen zeitlichen Aufwandes ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von unter 1 000 Euro.

2. Übersetzung in eine weitere Amtssprache der Europäischen Union

Die Pflicht zur Übersetzung trifft alle 600 Betreiber von Serviceeinrichtungen. Faktisch ist davon auszugehen, dass kaum ein Betreiber von Serviceeinrichtungen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen bereits in eine andere Amtssprache der europäischen Union übersetzt hat. Bekannt ist die DB Netz AG. Es ist daher von einer tatsächlichen Fallzahl von 600 auszugehen.

Zu den entgeltbezogenen Informationen gehört neben den Entgeltgrundsätzen auch die Liste der Entgelte. Der Umfang der entgeltbezogenen Informationen kann je nach Betreiber der Serviceeinrichtung variieren. Für die Abschätzung des Umstellungsaufwandes werden die aktuellen Entgeltregelungen sowie die Entgeltliste der DB Netz AG zugrunde gelegt. Die Entgeltgrundsätze haben einen Umfang von 11 Normseiten (Normseite = 30 Zeilen à 55 Tastenanschläge), die Liste der Entgelte einen Umfang von 14 Normseiten. Ausgehend von einer Bearbeitungszeit von zwei Stunden je Normseite ergibt sich ein Zeitaufwand von 50 Stunden pro Fall.

Die Übersetzung kann zum einen unternehmensintern erfolgen. Hierfür ist die Arbeitskraft einer Person mit hoher Qualifikation (49,60 €/h) erforderlich.

Es entstünde somit folgender Umstellungsaufwand:

600 x 50 h x 49,60 €/h = 1 488 000 €

In den wenigsten Fällen werden Eisenbahnunternehmen jedoch einen internen Übersetzer beschäftigen. Daher ist anzunehmen, dass die Übersetzungsarbeit bei einem Übersetzer in Auftrag gegeben wird. Dann entsteht Umstellungsaufwand in Form eines Sachaufwandes. Auszugehen ist von einem Honorar von 1,85 Euro je angefangener 55 Anschläge. Dies entspricht dem in § 11 JVEG genannten Grundhonorar im Falle häufiger Verwendung von Fachausdrücken. Ausgehend von 25 Normseiten ergäbe sich folgender Umstellungsaufwand in Form des Sachaufwandes:

600 x 50 Normseiten x 1,85 € = 55 500 €

Hier wird ein wirtschaftliches Verhalten unterstellt und im Weiteren der geringere Wert für die externe Übersetzung zugrunde gelegt.

B. Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Bei Änderungen der Entgeltregelungen ist die Übermittlung erneut vorzunehmen. Anpassungen der Entgeltregelungen sind voraussichtlich alle drei Jahre erforderlich.

Bei 600 Betreibern der Serviceeinrichtungen entsteht aufgrund des geringen zeitlichen Aufwandes für das Hochladen der geänderten Informationen auf einen Server und die Übermittlung der Internetadresse an den Betreiber der Schienenwege ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt weniger als 1 000 Euro.

2. Übersetzung der Änderungen in eine weitere Amtssprache der Europäischen Union:

Für die Übersetzung der Änderungen fällt ebenfalls Erfüllungsaufwand an. Er kann von Betreiber zu Betreiber variieren. Für eine Abschätzung ist davon auszugehen, dass durchschnittlich alle drei Jahre eine Übersetzung von 10 % der oben zugrunde gelegten 50 Normseiten erforderlich ist.

Erfüllungsaufwand: 600 x 5 Normseiten x 1,85 € / 3 Jahre = 1 850 €

Veröffentlichung und Überprüfung der Liste der Marktsegmente

§ 36 Abs. 3 S. 3	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Die Liste der Marktsegmente nach den Absätzen 1 – 3 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen. Hierdurch ergibt sich folgender Erfüllungsaufwand für die Betreiber der Schienenwege:

1. Veröffentlichung

Der Aufwand für die Veröffentlichung ist Teil des bei der Erstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen anfallenden Erfüllungsaufwandes und zu § 21 Absatz 1 umfassend dargestellt.

2. Überprüfung alle 5 Jahre (wiederkehrender Erfüllungsaufwand)

Die Pflicht, die Liste der Marktsegmente einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen, geht in der Pflicht, alle fünf Jahre neue Entgeltfestlegungen zu treffen auf und verursacht daher keinen gesonderten Erfüllungsaufwand.

Differenzierung der Entgelte nach ETCS					
§ 36 Abs. 5	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	E	J	E
	1				**1 000 000**

Erläuterungen:

§ 36 Absatz 5 sieht eine zwingende Verpflichtung zur Differenzierung der Entgelte durch die Betreiber der Schienenwege nach Ausrüstung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ETCS auf bestimmten Korridoren vor. Hierdurch entsteht ein eimaliger Umstellungsaufwand für die Betreiber der Schienenwege, da die Entgeltregelungen zu überarbeiten sind. Durch die Bundesrepublik Deutschland verlaufen drei Korridore, betroffen ist dabei nur ein Betreiber der Schienenwege. Der erforderliche Sach- und Personalaufwand ist hoch einzuschätzen, besonders durch die erforderliche Umstellung der EDV-Systeme. Nach Angaben aus den betroffenen Kreisen ist der einmalige Umstellungsaufwand mit rund 1 Mio. € zu beziffern.

Diese Angabe wird für plausibel gehalten. Ein laufender Erfüllungsaufwand entsteht dabei nicht, notwendige Überarbeitungen erfolgen im Rahmen der allgemeinen Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

Erhebung von Entgelten für nicht genutzte Schienenwegkapazität					
§ 40 Abs. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 40 Absatz 1 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege, für regelmäßig nicht genutzte Trassen Entgelte zu erheben. Die Einzelheiten hierzu sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

Die Betreiber der Schienenwege haben bereits jetzt Stornierungsentgelte geregelt. Daher entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Auskunft über genutzte Schienenwegkapazitäten					
§ 40 Abs. 2 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Die Betreiber der Schienenwege müssen in der Lage sein, jederzeit Auskunft über den Umfang der Schienenwegkapazitäten zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits zugewiesen wurde. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen.

Anhand der von ihnen konstruierten Trassen sowohl für den Netzfahrplan als auch für den Gelegenheitsverkehr sind die Betreiber der Schienenwege schon heute ohne weiteren Aufwand in der Lage, die von ihnen verlangte Auskunft zu erteilen. Es entsteht daher kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Zusammenarbeit zwischen Betreibern von Schienenwegen bei grenzüberschreitenden Zugtrassen					
§ 40	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	72	**28 570**			

Erläuterungen:

Der Zusammenschluss von Betreibern von Schienenwegen im Eisenbahnsystem der Europäischen Union ist nunmehr gegenüber der bestehenden Rechtslage verpflichtend. Er dient dazu, die Anwendung effizienter Entgeltregelungen zu ermöglichen. Sofern einzelne Betreiber von Schienenwegen noch nicht Teil dieses Systems waren, entsteht für die Zusammenarbeit Erfüllungsaufwand für:

1. Beitritt zum System

Der Beitritt zum System führt zu keinem gesonderten Erfüllungsaufwand.

2. Mitarbeit im Eisenbahnsystem der Europäischen Union unter den Zielsetzung von Absatz 1 und 2

Wegen der Befreiungsmöglichkeit in § 2 Absatz 7 ist von 72 Betreibern der Schienenwege auszugehen. Die Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Schienenwege erfordert einen jährlichen Zeitaufwand von 8 h. Die Zusammenarbeit ist von Personen mit hoher Qualifikation zu leisten (49,60 €/h).

Es ergibt sich daher insgesamt folgender jährlicher Erfüllungsaufwand:

72 x 8 h x 49,60 €/h = 28 570 €

Zusammenarbeit mit anderen Betreibern der Schienenwege, Veröffentlichung der Grundsätze					
§ 47 Abs. 1, 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 47 enthält Regelungen zur Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege bei der Zuweisung netzübergreifender Schienenwegkapazität. Die Verpflichtung in § 47 Absatz 1 ist im Wesentlichen bereits im heutigen § 7 EIBV enthalten. Neu hinzu kommt lediglich die Erstreckung der Zusammenarbeit auch auf Rahmenverträge. Diese hat der Betreiber der Schienenwege aber nicht verpflichtend anzubieten. Erfüllungsaufwand entsteht daher nicht.

Zusammenarbeit der Betreiber von Schienenwegen bei der Zuweisung und bzgl. von IT-Systemen bei grenzüberschreitenden Trassen					
§ 47 Abs. 3 S. 2 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	4	**3 968**			

Erläuterungen:

§ 47 Absatz 3 Satz 2 regelt Informationspflichten der Betreiber der Schienenwege. Im Rahmen ihrer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit werden Verfahren für die Zuweisung und IT-Systeme für die Zuweisung grenzüberschreitender Schienenwegkapazitäten geschaffen. Über solche Verfahren und Systeme ist die Regulierungsbehörde zu informieren. Hierdurch entstehen Informationspflichten für die Betreiber der Schienenwege.

Unabhängig davon, wen genau die Pflicht zur Zusammenarbeit trifft, ist es ausreichend, wenn ein Betreiber der Schienenwege stellvertretend für alle anderen die von der Norm auferlegten Informationsverpflichtungen gegenüber der Regulierungsbehörde erfüllt. Es wird davon ausgegangen, dass durchschnittlich viermal jährlich über entwickelte Verfahren und Systeme zu berichten ist.

Die Information der Regulierungsbehörde kann in unterschiedlicher Art und Weise stattfinden. Denkbar ist eine schriftliche Zusammenfassung der entwickelten Verfahren und Systeme, die eine Darstellung ihrer Funktionsweise enthält. Die Information kann aber auch über eine Live-Präsentation oder Zugänglichmachung der IT-Systeme erfolgen. Es ist anzunehmen, dass die Vorbereitung und Durchführung pro Fall einen Aufwand von 20 Stunden/Jahr und ein hohes Qualifikationsniveau (49,60 €/h) erfordern. Es ergibt sich damit folgende Berechnung.

4 x 20 h x 49,60 €/h = 3.968 €

Veröffentlichung von Verfahrensweisen bei der Zusammenarbeit zwischen Betreibern von Schienenwegen					
§ 47 Abs. 5 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
		< 1 000			

Erläuterungen:

§ 47 Absatz 5 stärkt die Transparenz der Verfahrensweisen der Betreiber von Schienenwegen bei der Koordinierung von Schienenwegkapazität. Im Vergleich zur vorherigen Rechtslage sind die genannten Informationen nicht mehr lediglich den Zugangsberechtigten gegenüber, sondern der interessierten Öffentlichkeit auf der gemeinsamen Internetseite nach § 19 Absatz 1 zur Verfügung zu stellen. Durch die Übermittlung der Informationen an die Regulierungsbehörde entsteht geringfügiger Erfüllungsaufwand in einer Größenordnung von unter 1 000 Euro.

Verfahren bei der Beantragung von Schienenwegkapazität bei netzübergreifenden Zugtrassen					
§ 51 Abs. 3	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
			< 100		

Erläuterungen:

§ 51 Absatz 3 regelt das Verfahren bei der Beantragung von Schienenwegkapazität bei netzübergreifenden Zugtrassen neu. Zur Vereinfachung des Verfahrens wird eine gemeinsame Anlaufstelle zwischen den Betreibern von Schienenwegen vereinbart und im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Dies war zuvor nicht verpflichtend.

Es entsteht folgender Erfüllungsaufwand:

1. Errichtung einer gemeinsamen Anlaufstelle

Neben Personalaufwand erfordert die Errichtung einer gesonderten gemeinsamen Anlaufstelle auch Sachaufwand. In der Praxis kann die gemeinsame Anlaufstelle allerdings auch bei einem Betreiber der Schienenwege eingerichtet werden, wie dies bereits in anderen Bereichen praktiziert wird. Das ist eine sachgerechte Lösung, die keine zusätzlichen Kosten verursacht, so dass davon ausgegangen wird, dass diese auch gewählt wird.

2. Veröffentlichung im Bundesanzeiger

Für die Veröffentlichung im Bundesanzeiger ist im Einzelfall der Mindestpreis von 25 Euro als Sachaufwendung anzusetzen, so dass insgesamt ein geringfügiger Mehraufwand entsteht.

Für die Veröffentlichung im Bundesanzeiger fällt wegen der geringen Arbeitszeit im Einzelfall ein einmaliger Erfüllungsaufwand von unter 100 Euro an.

Bereitstellung von Informationen im Rahmen des Koordinierungsverfahrens					
§ 52 Abs. 5 S. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	10 000	**201 280**			

Erläuterungen:

Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität hat der Betreiber der Schienenwege die in § 52 Absatz 5 Ziffer 1 bis 4 aufgeführten Informationen in anonymisierter Form bereitzustellen. Er kann dies wahlweise in elektronischer Form tun. Es wird geschätzt, dass nahezu alle Betreiber der Schienenwege die elektronische Form nutzen.

Im deutschen Eisenbahnnetz kommt es über alle 162 Betreiber der Schienenwege hinweg im Jahr zu etwa 10 000 Trassennutzungskonflikten. Pro Konflikt sind durchschnittlich 3 Zugangsberechtigte betroffen. Für einen Bearbeiter mittlerer Qualifikation (27,20 €/h) entsteht ein Aufwand von 30 Minuten für die Zusammenstellung und Aufbereitung der erforderlichen Daten und von jeweils 5 Minuten pro Zugangsberechtigtem für ihre Übermittlung.

(10 000 Konflikte x 0,5 h x 27,20 €/h) + (10 000 Konflikte x 3 Zugangsberechtigte x 0,08 h x 27,20 €/h) = 201.280 €

Anhörung zum Netzfahrplanentwurf					
§ 53 Abs. 1 S. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	52	**7 738**			

Erläuterungen:

Der Betreiber der Schienenwege hat die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf anzuhören. Gegenüber der bisherigen Rechtslage sind nicht mehr lediglich die Zugangsberechtigten, die Schienenwegkapazität nachgefragt haben, sondern auch Dritte, die ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen beeinträchtigt sehen könnten, anzuhören. Durch die notwendige Anhörung entsteht den Betreibern der Schienenwege Erfüllungsaufwand.

Es ist von insgesamt 320 aktiven deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen und 27 Aufgabenträgern auszugehen, wobei 50 zusätzliche Stellungnahmen pro Jahr erfolgen könnten. Weitere 2 Stellungnahmen sind von Zugangsberechtigten, die nicht zu dem vorgenannten Kreis zählen, zu erwarten (Verlader und Spediteure). Die Bearbeitung erfordert jeweils 3 Stunden und ein hohes Qualifikationsniveau.

Jährlicher Erfüllungsaufwand: 52 x 3 h x 49,60 €/h = 7 738 €

Veröffentlichung von Plänen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität mit Gelegenheit zur Stellungnahme für Zugangsberechtigte					
§ 59 Abs. 2 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	5	**12 400**			

Erläuterungen:

Im Vergleich zu §§ 17, 18 EIBV führt § 59 Absatz 2 zusätzlich eine Pflicht für Betreiber von Schienenwegen, Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorab zu veröffentlichen und den Zugangsberechtigten Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

Es entsteht daher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

Für die Betreiber der Schienenwege

- Veröffentlichung des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege.

Es ist von jährlich 5 Fällen auszugehen, in denen aufgrund einer Überlastungserklärung die Notwendigkeit zur Veröffentlichung besteht.

- Ggf. Berücksichtigung der Stellungnahmen von Zugangsberechtigten

Kapazitätsengpässe sind komplexe Sachverhalte, an denen naturgemäß mehrere Zugangsberechtigte beteiligt sein können. Bei 5 Fällen ist von durchschnittlich 10 Stellungnahmen auszugehen, die der Betreiber der Infrastruktur zu berücksichtigen hat. Die Berücksichtigung erfordert eine Analyse der betrieblichen Abläufe und der Stellungnahme der Zugangsberechtigten. Pro Stellungnahme ist daher von einem Zeitaufwand von 5 Stunden auszugehen. Die Tätigkeit ist dem hohen Qualifikationsniveau zuzuordnen.

Es entsteht Erfüllungsaufwand von 5 x 10 x 5h x 49,60€/h = 12 400 €.

Für die Zugangsberechtigten entsteht kein Erfüllungsaufwand, da sie zur Abgabe einer Stellungnahme nicht verpflichtet sind.

Festlegung eines Schwellenwertes nicht genutzter Schienenwegkapazität und Freigabe dieser Kapazität					
§ 60 Abs. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
		J	E	J	E
	72		**35 712**		

Erläuterungen:

Von Zugangsberechtigten schuldhaft nicht genutzte Schienenwegkapazitäten sind nunmehr auf Aufforderung des Betreibers der Schienenwege freizugeben, wenn die Zugtrassen in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines vom Betreiber der Schienenwege in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwertes nicht genutzt wurden. Zuvor war ein freiwilliges Kündigungsrecht vorgesehen

(vgl. § 12 EIBV). Es entsteht Umstellungsaufwand für voraussichtlich 72 Unternehmen. Für die übrigen Betreiber der Schienenwege ist wegen § 2 Absatz 7 davon auszugehen, dass die Vorschrift auf sie nicht anzuwenden ist.

1. Für die Bestimmung des Schwellenwertes

Die Einführung des Schwellenwertes erfordert einmaligen Umstellungsaufwand. Es ist von einem Zeitbedarf von 10 Stunden auszugehen, die ein hohes Qualifikationsniveau erfordern.

Umstellungsaufwand: 72 x 10 h x 49,60 €/h = 35 712 €

2. Für die Aufforderung zur Freigabe der nicht genutzten Schienenwegkapazität entsteht faktisch kein Erfüllungsaufwand, da eine regelmäßige Nichtnutzung von zugewiesenen Zugtrassen in der Praxis nicht vorkommt.

Der durch die Verpflichtung zur Aufnahme des Schwellenwertes in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen entstehende zusätzliche Aufwand ist in dem zu § 19 Absatz 1 angegebenen Erfüllungsaufwand bereits enthalten.

Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

§ 72 Nr. 6	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	7	**< 100**			

Erläuterungen:

Neu gegenüber § 14d AEG ist die Mitteilungspflicht der Betreiber der Schienenwege gegenüber der BNetzA zur beabsichtigten Festlegung von Güterverkehrskorridor-Trassen nach der genannten EU-Verordnung.

Die Fallzahl orientiert sich an der Anzahl der nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 einzurichtenden Güterverkehrskorridore. Drei davon verlaufen durch Deutschland.

Für jeden Korridor erfolgt einmal jährlich die Festlegung von vorkonstruierten Trassen für den Netzfahrplan. Unabhängig davon, wie viele Trassen im Einzelnen angeboten werden, werden diese gebündelt an die Regulierungsbehörde übermittelt.

Für die drei Güterverkehrskorridore fallen damit derzeit drei Fälle pro Jahr an. Auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 werden bis spätestens 2020 vier weitere Korridore bis nach Deutschland verlängert. Insgesamt wird daher von einer Gesamtfallzahl von 7 Fällen ausgegangen.

Der hierfür entstehende Erfüllungsaufwand liegt angesichts des geringen Aufwandes im Einzelfall insgesamt unter 100 Euro.

Weitergabe von Informationen an die BNetzA

§ 75 Abs. 6 **(IP)**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	7	**< 1 000**			

Erläuterungen:

Bei Verfahren über den Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen kommt den betroffenen Betreibern der Schienenwege eine entscheidende Rolle zu, da sie durch Anträge von Zugangsberechtigten ein vollständiges Bild über eventuelle Konflikte haben. Sie werden daher verpflichtet, diese Informationen an die Regulierungsbehörde weiterzuleiten. Der entstehende Erfüllungsaufwand liegt angesichts der niedrigen Fallzahl – auszugehen ist von 7 Fällen/Jahr – und des geringen Umfangs im Einzelfall – 1,5 Stunden pro Fall – insgesamt unter 1 000 Euro.

Genehmigungspflicht für Stilllegungen von Serviceeinrichtungen

§ 11 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	150	**184 223**			

Erläuterungen:

§ 11 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) stellt klar, dass es eine Betriebspflicht der Betreiber der Schienenwege gibt.

Zwar wird die Betriebspflicht für die Betreiber der Serviceeinrichtungen neu geregelt, da diese Betreiber jedoch bisher schon zur Instandhaltung der Serviceeinrichtung bis zur Stilllegung verpflichtet sind, entsteht lediglich durch das Stilllegungsverfahren des § 11 Satz 2 AEG Mehraufwand.

Mit § 11 Satz 2 AEG wird die Genehmigungspflicht von Stilllegungen, die bisher nur für Strecken und für die Betriebsabwicklung wichtiger Bahnhöfe gilt, auf Serviceeinrichtungen (u. a. jede Art von Nebengleisen) ausgeweitet.

Durch die Aufnahme einer Stilllegungspflicht für Serviceeinrichtungen entsteht der Wirtschaft Aufwand für folgende Arbeitsschritte je Fall:

1. Veröffentlichung der stillzulegenden Infrastruktur: 3,5 h
2. Verhandlung mit den Bietern: 20 h
3. Antragsverfahren auf Genehmigung der Stilllegung beim Eisenbahn-Bundesamt: 15 h

Es wird mit jährlich 150 Fällen gerechnet.

38,5 h x 150 Fälle x 31,90 € (Durchschnittskosten Wirtschaft) = 184 223 €

Anschlussrecht an Werksbahnen					
§ 13 Abs. 5 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Durch das neue Anschlussrecht an Werksbahnen entsteht ein geringfügiger Mehraufwand für alle Beteiligten. In der Praxis erfolgte die Zugangsgewährung in den meisten Fällen bereits problemlos. Es entsteht ein geringfügiger, nicht näher bezifferbarer Mehraufwand.

Erhöhung der Mindestversicherungssumme für Eisenbahnverkehrsunternehmen					
§ 14b AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Eisenbahnunternehmen sind gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU verpflichtet, sich angemessen zu versichern. Die Mindesthöhe der Versicherung wird deutlich erhöht, um denkbare Schadensfälle vollständig abzusichern.

Durch die Erhöhung der Mindestsumme der Versicherungshöhe entstehen den Verpflichteten jedoch in der Regel keine oder nur geringfügige Mehrkosten, da der Eintritt eines Ereignisses insbesondere mit hohem Schaden nur sehr selten eintritt und die Schadenswahrscheinlichkeit auch bei geringerem Schadenseintritt höchst gering ist.

Anlage 3 zur Begründung Allgemeiner Teil

Veränderungen des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung

Hier: Veränderungen des Erfüllungsaufwands für den Bund

Inhaltsübersicht

ERegG	
§ 2 Abs. 4 bis Abs. 7 und Abs. 9	Befreiungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen von regulatorischen Anforderungen
§ 17	Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde
§ 17 i. V. m. § 67 Abs. 3	Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde
§ 17 Abs. 4	Austausch von Daten zur Marktüberwachung von Genehmigungsbehörde und Regulierungsbehörde
§ 17 Abs. 4	Übermittlung von Daten zur Marktüberwachung durch die Genehmigungsbehörde
§ 17 Abs. 5	Weiterleitung von Daten zur Marktüberwachung an die Europäische Kommission
§§ 17, 64, 65	IT-Unterstützung für die Marktüberwachung und Prüfung des Marktes für Wartungseinrichtungen
§ 19 Abs. 1	Einrichtung / Pflege eines Internetportals durch die Regulierungsbehörde
§ 25	Anreizsetzung
§ 26 Abs. 1	Durchführung der Analyse für die Anreizsetzung
§ 29 Abs. 5	Feststellung, in welcher Höhe das Ausgangsniveau der Gesamtkosten durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand der qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind
§ 35 Abs. 2	Unterscheidung der Trassenpreise nach Umweltauswirkungen – Aufbewahrung und Übermittlung der Dokumente zu umweltbezogenen Angaben
§ 36 Abs. 3	Überwachung der Liste der Marktsegmente durch die BNetzA

ERegG	
§ 40 Abs. 1	Überwachung der Erhebung von Entgelten für regelmäßig nicht genutzte Trassen
§§ 45 u. 46	Entgeltgenehmigung
§ 45 i. V. m § 4 BEVVG	Rechtsaufsicht des BMVI über die Regulierungsbehörde
§§ 64, 65	Prüfung des Marktes in Bezug auf den Zugang zu Wartungseinrichtungen und Abfassen eines Berichts über zum Markt für Wartungseinrichtungen
§ 68 Abs. 5	Veröffentlichung von Entscheidungen der Regulierungsbehörde
§ 70 Abs. 1	Überwachungsaufgaben der Regulierungsbehörde
§ 70 Abs. 2	Zusammenarbeit der Regulierungsbehörde mit den Kartellbehörden
§ 71	Tätigkeitsbericht der BNetzA
§ 72 Nr. 1	Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität
§ 72 Nr. 2	Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität
§ 72 Nr. 3	Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen
§ 72 Nr. 4	Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf den Abschluss von Rahmenverträgen
§ 72 Nr. 6	Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010
§ 75 Abs.1	Mitgliedschaft der BNetzA im Netzwerk der Regulierungsbehörden der Europäischen Union
§ 75 Abs. 3	Ausgestaltung des Verfahrens bei der Koordinierung von grenzüberschreitenden Zugtrassen
§ 75 Abs. 4 bis 8	Unterstützung anderer Regulierungsbehörden bei der Koordinierung grenzüberschreitender Zugtrassen
§ 75 Abs. 10	Maßnahmen gegenüber der gemeinsamen Anlaufstelle von Betreibern von Schienenwegen
§ 76	Beteiligung der BNetzA an bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten
§ 77	Einrichtung von Beschlusskammern

AEG	
§ 6 Abs. 2	Erhalt einer Unternehmensgenehmigung
§ 6g Abs. 6	Erneute Vorlage der Unterlagen zum Erhalt einer Unternehmensgenehmigung bei wesentlicher Änderung der Geschäftstätigkeit
§ 6h	Unterrichtung der europäischen Eisenbahnagentur
§ 11	Genehmigungspflicht für Stilllegungen von Serviceeinrichtungen
BEVVG	
§ 4 Abs. 3	Neustrukturierung der Aufsicht über die BNetzA/Schaffung einer Klagemöglichkeit gegen Weisung im Rahmen der Rechtsaufsicht
§ 4a Abs. 2	Erklärung der Präsidentin / des Präsidenten gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturbeirat betreffend ihrer/seiner Unabhängigkeit
§ 6 BEVVG	Austausch von Informationen zwischen Regulierungsbehörde und Sicherheitsbehörde
BEGTPG	
§ 2 Abs. 3	Ausreichende Personalausstattung der Regulierungsbehörde
§ 3 Abs. 3	Stellungnahme durch den Eisenbahninfrastrukturbeirat

Zusammenfassung:

Für den Bund ergeben sich einmalige Gesamtkosten in Höhe von 524 104 Euro (einmalige Personalkosten in Höhe von 524 104 Euro) und jährliche Mehrkosten in Höhe von 2 621 854 Euro (jährliche Personalkosten in Höhe von 2 072 573 Euro und jährliche Sachkosten in Höhe von 549 281 Euro).

In den jährlichen Sachkosten enthalten ist die Sachkostenpauschale für die 33 neuen Stellen in Höhe von 403 161 Euro (33 x 12 217 Euro) gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand.

Für die Länder ergeben sich keine Änderungen des Erfüllungsaufwands.

Befreiungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen von regulatorischen Anforderungen					
§ 2 Abs. 4 bis Abs. 7 und Abs. 9	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Das Gesetz enthält in § 2 Absatz 4 bis 7 und Absatz 9 verschiedene Möglichkeiten, Eisenbahninfrastrukturunternehmen von regulatorischen Anforderungen zu befreien. Sie sind an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft, die teilweise schon nach bisheriger Rechtslage bestehen. So wird es für die Befreiung auch zukünftig u.a. darauf ankommen, ob eine „Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist“ (vgl. heutigen § 9 Absatz 1e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und zukünftigen § 2 Absatz 5 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)). Ein darüber hinausgehender etwaig bei der Regulierungsbehörde entstehender Erfüllungsaufwand für die Prüfung der Befreiungsmöglichkeiten wird durch die Wirkung der auszusprechenden Befreiung von regulatorischen Anforderungen kompensiert: Die Regulierungsbehörde hat bei der Durchführung des Gesetzes im Übrigen weniger Arbeit. Sämtliche Befreiungsregelungen sind als Soll-Bestimmung formuliert, so dass die Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur (BNetzA) bei einem entsprechenden Antrag und dem Vorliegen der Voraussetzungen die Befreiung in der Regel vornehmen wird.

Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde					
§ 17	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1 100	**361 680**		**27 120**	

Erläuterungen:

Nunmehr wird eine gesetzliche Pflicht der BNetzA zur Marktüberwachung verankert. Schon vor Einführung einer Pflicht zur Durchführung der Marktüberwachung im Eisenbahnbereich hat die BNetzA eine regelmäßige Markterhebung auf freiwilliger Basis durchgeführt. Tatsächlich entsteht durch die gesetzliche Verpflichtung insbesondere ein Mehraufwand durch die geringfügig höhere Fallzahl, der Umfang der Gegenstände der Marktuntersuchung erhöht sich dabei etwas. Mit Blick darauf, dass die BNetzA nach dem neuen § 2 Absatz 3 BEGTPG in Bezug auf die personelle Ausstattung über die erforderlichen Kapazitäten verfügen muss, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in Deutschland entsprechen, wird hier dennoch eine Fallzahl von 1 100 angesetzt. Die BNetzA hat die freiwillige Marktüberwachung bislang ohne eigens hierfür vorgesehenes Personal durchgeführt, sondern auf Überhangpersonal aus anderen Regulierungsbereichen zurückgegriffen. Dieser Personalüberhang ist mittlerweile nicht mehr gegeben, weshalb eine Nichtberücksichtigung der vollen Fallzahl zu Lasten anderer von der BNetzA zu erfüllender Aufgaben ginge.

Die BNetzA verfügt in Bezug auf personelle und sachliche Ausstattung über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in Deutschland entsprechen.

Anmerkungen zur Abschätzung:

Nach Erhalt der Fragebogen erfolgt eine Vollständigkeitsprüfung. Fehlende Informationen werden nachgefordert, bevor der Fragebogen materiell geprüft wird. Wenn der Fragebogen abschließend geprüft wurde, werden die Daten erfasst und mittels Vier-Augen-Prinzip gesichtet und freigegeben.

Die Plausibilitätsprüfung und Eingabe der Fragebogen erfolgt durch den mittleren Dienst (27,40 €/h). Der Zeitaufwand beträgt rund 12 Stunden pro Fall. Die Kosten belaufen sich auf 328,80 Euro pro Fall. Die Fallzahl von 1 100 ergibt sich aus den Adressbeständen der BNetzA. Der Erfüllungsaufwand lässt sich wie folgt berechnen:

328,80 € x 1.100 = 361 680 € p. a.

Dieser Betrag erfasst neben der Dateneingabe auch den Personalanteil für Schulungen, in denen über den Verlauf der Erhebung sowie aktuelle Probleme diskutiert wird, und die Aufbereitung der Daten.

Es entstehen auch Sachkosten für die Schulungen und die Bereitstellung einer Datenbank, die nicht fallbezogen sind. Diese betragen zusätzlich 27 120,00 Euro p. a.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 13 200 Arbeitsstunden im mittleren Dienst an.

Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde

§ 17 i. V. m. § 67 Abs. 3	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1	**28 560**		**119 000**	

Erläuterungen:

Für die Marktüberwachung und -beobachtung sind die Auffassungen der Endnutzer im Schienengüter- und Personenverkehr zu berücksichtigen. § 67 Absatz 3 sieht daher vor, diese in einem Abstand von höchstens zwei Jahren zu konsultieren. Insbesondere sind anerkannte Verbraucherverbände im Sinne von § 66 Absatz 2 zu konsultieren. Es entsteht Erfüllungsaufwand:

1. Einholen der Position der Beteiligten (z. B. in Form von Stellungnahmen, Umfragen etc.)

Das Einholen der Position der Beteiligten erfordert einen hohen zeitlichen Aufwand. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Regulierungsbehörde die Vorbereitung und Durchführung der Konsultation an eine externe Institution vergeben wird. Für die Bereiche Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr wird jeweils eine separate Beauftragung mit einem geschätzten Volumen von 100.000 € zzgl. Mehrwertsteuer innerhalb von 2 Jahren erforderlich. Es ergibt sich folgende Berechnung:

2 x 100.000 x 1,19 / 2 Jahre = 119 000 €

2. Begleitung, Auswertung und ggf. Implementierung der Stellungnahmen

Die Begleitung und Auswertung der extern durchgeführten Konsultation und die Implementierung der Stellungnahmen erfordern ebenfalls einen gehörigen Zeitaufwand. Für beide Bereiche ist für jede Konsultation von einem Arbeitsaufwand von einem halben Jahr für eine im gehobenen Dienst beschäftigte Person (35,70 €/h) anzunehmen. Somit ergibt sich folgende Berechnung:

2 P x 100 Tage x 8 h x 35,70 € / 2 Jahre = 28 560 €.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 800 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst an.

Austausch von Daten zur Marktüberwachung von Genehmigungsbehörde und Regulierungsbehörde

§ 17 Abs. 4	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	20	**2 856**			

Erläuterungen:

§ 17 Absatz 4 regelt die Zusammenarbeit von Genehmigungs- und Regulierungsbehörde bei der Marktüberwachung. Hierbei entsteht Erfüllungsaufwand:

1. Weiterleitung an die Regulierungsbehörde

Ca. 20 Abfragen p. a.; Aufwand bei Genehmigungsbehörde 2h je Fall, Aufwand bei Regulierungsbehörde 2h je Fall (gehobener Dienst).

Erfüllungsaufwand: 20 x 4 h x 35,70 €/h = 2 856 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und bei der Regulierungsbehörde BNetzA im gehobenen Dienst jeweils jährlich zusätzlich 40 Arbeitsstunden an.

Übermittlung von Daten zur Marktüberwachung durch die Genehmigungsbehörde

§ 17 Abs. 4	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	124	**2 213**			

Ergänzend zu dem soeben dargestellten Erfüllungsaufwand bei konkreten Anfragen sind regelmäßig folgende konkrete Daten vom EBA an die BNetzA zu übermitteln:

§ 17 Absatz 4 verpflichtet die Genehmigungsbehörde, der Regulierungsbehörde Informationen über die Betriebsaufgabe, die Sitzänderung oder Änderung des Unternehmensnamens weiterzugeben.

Es entsteht folgender Erfüllungsaufwand:

Betriebsaufgaben von Serviceeinrichtungen werden in Anbetracht der Vielzahl der Einrichtungen geschätzt etwa 120 Mal im Jahr vorkommen, während der Betrieb von Schienenwegen oder selbständigen Teilen der Wege etwa 2/Jahr vorkommen wird. Sitzveränderungen und Änderungen des Unternehmensnamens kommen jeweils 1/Jahr vor. In diesen Fällen erfolgen insgesamt 124 Mitteilungen an die Regulierungsbehörde. Für die Erstellung des Berichtes, die Visualisierung und Versendung sind durchschnittlich 30 Minuten erforderlich. Geplant ist die Übermittlung auf einem gemeinsamen Server. Der Stundensatz nach dem Leitfaden Erfüllungsaufwand 2012, Tabelle VII beträgt für den tätig werdenden gehobenen Dienst 35,70 €/Stunde.

3.720 Minuten = 62 Stunden x 35,70 € = **2 213 €**.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift beim EBA im gehobenen Dienst jeweils jährlich zusätzlich 62 Arbeitsstunden an.

Weiterleitung von Daten zur Marktüberwachung an die Europäische Kommission

§ 17 Abs. 5	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1	**2 006**			

Erläuterungen:

Abs. 5 verpflichtet die Regulierungsbehörde, erhobene Daten zur Marktüberwachung an die Europäische Kommission weiterzuleiten. Dies verursacht geringfügigen Erfüllungsaufwand: Die jährliche Datenlieferung an die EU-Kommission verursacht rund 50 Stunden Aufwand; aufgeteilt auf den höheren Dienst (10 Stunden) und den gehobenen Dienst (40 Stunden).

Erfüllungsaufwand: 10 h x 57,80 €/h + 40h x 35,70€/h= 2 006 €.

IT-Unterstützung für die Marktüberwachung und Prüfung des Marktes für Wartungseinrichtungen

§§ 17, 64 , 65	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
		92 480	**184 960**		

Erläuterungen:

Sowohl die Marktüberwachung nach § 17 als auch die Prüfung des Marktes für Wartungseinrichtungen erfordern eine IT-seitige Unterstützung. Beide Aufgaben bedürfen der Konzipierung und Programmierung einer neuen, webbasierten Datenbank.

Für die Durchführung dieser Arbeiten sind bei der Regulierungsbehörde zwei Personen des höheren Dienstes erforderlich (57,80 €/h), auf die jeweils 40 Personenwochen Arbeitsaufwand entfallen.

Es ergibt sich folgende Berechnung:

2 P x 40 Wochen x 5 Tage x 8 h x 57,80 €/h = 184 960 €

Sobald die Datenbanken zum Einsatz kommen, ist jährlich die Hälfte dieses Aufwandes, also 92 480 Euro bei zwei Personen mit jeweils 20 Personenwochen Arbeitsaufwand für die Anwenderbetreuung erforderlich.

Insgesamt fallen einmalig zusätzlich 3 200 Arbeitsstunden und jährlich zusätzlich 1 600 Arbeitsstunden im höheren Dienst an.

Einrichtung / Pflege eines Internetportals durch die Regulierungsbehörde

§ 19 Abs. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1	**411**	**1 096**		

Erläuterungen:

Der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist auf der eigenen Internetseite des jeweiligen Betreibers der Schienenwege und auf einer von der Regulierungsbehörde einzurichtenden gemeinsamen Internetseite zu veröffentlichen und ggf. zu aktualisieren.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

1. Einrichtung der Internetseite durch die Regulierungsbehörde

Für die Erstellung der Internetseite ist von einem Zeitaufwand von 40 h auszugehen. Dafür ist insbesondere die Zahl von 180 Betreibern der Schienenwege verantwortlich. Die Erstellung kann durch einen Mitarbeiter des mittleren Dienstes erfolgen.

Umstellungssaufwand: 40 h x 27,40 €/h = 1 096 €

2. Pflege des Internetportals

Die Pflege erfordert einen Aufwand von 15 Stunden pro Jahr und kann durch einen Mitarbeiter des mittleren Dienstes vorgenommen werden.

Erfüllungsaufwand: 15h x 27,40€/h = 411 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im mittleren Dienst jährlich zusätzlich 15 Arbeitsstunden und einmalig 40 Std. an.

Anreizsetzung					
§ 25	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	72	**909 031**			

Erläuterungen:

§ 25 legt das Verfahren der Anreizsetzung fest, das von der Regulierungsbehörde durchzuführen ist. Mit diesem werden den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Senkung ihrer Kosten gesetzt.

Das Verfahren gestaltet sich dabei wie folgt:

1. Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten vor Beginn einer – in der Regel fünfjährigen – Regulierungsperiode (§ 25 Absatz 1)

2. Bestimmung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten ausgehend vom Ausgangsniveau der Gesamtkosten (§ 25 Absatz 2)

3. Ggf. Anpassung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten, wenn sich aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung ein gegenüber dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten erheblich veränderter Aufwand für Instandhaltung oder Ersatzinvestitionen für ein Jahr innerhalb der Regulierungsperiode ergibt (§ 25 Absatz 3 – 4 i. V. m. Anlage 4 Nummer 6)

4. Ggf. Korrektur einer in der Vergangenheit vorgenommenen Anpassung bei der Bestimmung einer zukünftigen Obergrenze der Gesamtkosten (§ 25 Absatz 5)

5. Ggf. Prüfung der tatsächlichen Erreichbarkeit und ggf. Anpassungen (§ 26 Absatz 1 Satz 1; Hinweis: der zusätzliche Erfüllungsaufwand zu diesem Schritt wird gesondert dargestellt, s. sogleich)

6. Mitteilung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten an den Betreiber der Schienenwege (§ 26 Absatz 1 Satz 2)

7. Prüfung der zu genehmigenden Entgelte auf Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten (§ 26 Absatz 2 i. V. m. § 45)

Das beschriebene Verfahren ist für jedes der Regulierung unterliegenden Unternehmen separat zu durchlaufen.

Gemäß § 2 Absatz 7 Satz 2 soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 – von einzelnen Vorschriften abgesehen – und damit auch der Vorschriften der §§ 25 ff. befreien, wenn deren Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Ob und inwieweit eine Befreiung zu erteilen ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Relevante Kriterien sind hierbei v. a. Länge des Schienennetzes und erbrachte Betriebsleistung. Zum Zwecke der Abschätzung des bei der Durchführung des Verfahrens nach §§ 25 – 27 anfallenden Erfüllungsaufwandes wird hier davon ausgegangen, dass ein örtliches Schienennetz eines mit einer Gesamtstreckenlänge von weniger als 50 km ist. Dies betrifft in Deutschland 114 Schienennetze. Zur Abschätzung, wie viele dieser 114 örtlichen Schienennetze für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, bieten sich zu Schätzzwecken zwei alternative Kriterien an: Zum einen eine Betriebsleistung von weniger als 100 000 Kilometern im Jahr, zum anderen eine Auslastung der Strecke mit weniger als 10 Zügen pro Tag. In beiden Fällen wären etwa 90 örtliche Schienennetze

als unbedeutend einzustufen. Ausgehend von den insgesamt 162 Betreibern der Schienenwege in Deutschland ist daher von **72 Unternehmen** auszugehen, die in den Anwendungsbereich der Entgeltvorschriften fallen.

Der Zeitaufwand ist nicht zu unterschätzen, da ein komplexes Verfahren neu eingeführt wird, das erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen für die regulierten Unternehmen hat. Insbesondere die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten vor Beginn einer neuen Regulierungsperiode wird zeitaufwendig sein. Angesichts der Größenverhältnisse ist eine differenzierte Betrachtung geboten: Der mit Abstand größte Betreiber der Schienenwege, die DB Netz AG, wird eine aufwendige Prüfung erfordern. Innerhalb der restlichen Unternehmen ist zwischen den 30 größten und den verbleibenden 41 zu unterscheiden.

Innerhalb einer Regulierungsperiode von fünf Jahren ist bei der Überprüfung der Kosten der DB Netz AG von insgesamt 8 080 Arbeitsstunden eines Beschäftigten des höheren Dienstes (57,80 €/h) auszugehen. Pro Jahr ergibt sich daher ein Arbeitsaufwand von 1.616 Arbeitsstunden. Im gehobenen Dienst (35,70 €/h) entsteht ein Arbeitsaufwand von 200 Stunden innerhalb einer Regulierungsperiode, also 40 Arbeitsstunden pro Jahr.

Das ergibt folgenden jährlichen Erfüllungsaufwand:

1.616 h x 57,80 €/h + 40 h x35,70 €/h = 94 833 €

Die Durchführung des Verfahrens für die übrigen Betreiber der Schienenwege erfordert einen geringeren Zeitaufwand. Für die 30 größten Unternehmen ist innerhalb einer Regulierungsperiode von einem Arbeitsaufwand des höheren Dienstes (57,80 €/h) von insgesamt 640 Arbeitsstunden pro reguliertem Unternehmen auszugehen. Das bedeutet einen Aufwand von 128 Arbeitsstunden pro Jahr/Unternehmen. Im gehobenen Dienst (35,70 €/h) fallen insgesamt 1 160 Arbeitsstunden pro reguliertem Unternehmen innerhalb einer Regulierungsperiode an. Dies bedeutet einen Aufwand von 232 Arbeitsstunden im Jahr/Unternehmen.

Damit ergibt sich folgender jährlicher Erfüllungsaufwand:

30 x (128 h x 57,80 €/h + 232 h x 35,70 €/h) = 470 424 €

Für die verbleibenden 41 Unternehmen ist der Aufwand pro Unternehmen noch einmal geringer. Er ist pro Regulierungsperiode mit insgesamt 448 Arbeitsstunden des höheren (57,80 €/h) und 449 Arbeitsstunden des gehobenen Dienstes (35,70 €/h) zu bemessen. Jährlich fällt also im höheren Dienst ein Arbeitsaufwand von 90 und im gehobenen Dienst von 90 Arbeitsstunden an.

Daraus resultiert folgender jährlicher Erfüllungsaufwand:

41 x (448 x 57,80 €/h + 449 x 35,70 €/h) / 5 = 343 774 €

Insgesamt ergibt sich somit ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 909 031 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im höheren Dienst jährlich zusätzlich 9 130 Arbeitsstunden an, im gehobenen Dienst fallen jährlich zusätzlich 10 682 Arbeitsstunden an.

Durchführung der Analyse für die Anreizsetzung					
§ 26 Abs. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	25	**115 600**			

Erläuterungen:

Das Gesetz sieht die Durchführung eines Verfahrens zur Anreizsetzung vor. Es soll den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte geben. Eine solche Anreizsetzung ist nur sinnvoll, wenn Kostensenkungen für die Betreiber der Schienenwege auch erreichbar sind. Gemäß § 26 Abs. 1 prüft die Regulierungsbehörde nach der Ermittlung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten daher auf Antrag des betroffenen Unternehmens oder von Amts wegen, ob der errechnete Wert für den jeweiligen Betreiber tatsächlich erreichbar ist und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Hierdurch entsteht Erfüllungsaufwand.

Es ist davon auszugehen, dass 25 Unternehmen/Jahr einen Antrag stellen werden bzw. die Regulierungsbehörde von Amts wegen tätig werden wird. Für die Prüfung ist ein zeitlicher Aufwand von 80 Arbeitsstunden/Unternehmen eines Beschäftigten des höheren Dienstes (57,80 €/h) anzunehmen.

Das ergibt folgenden jährlichen Erfüllungsaufwand:

25 x 80 x 57,80 € = 115 600 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im höheren Dienst jährlich zusätzlich 2 000 Arbeitsstunden an.

Feststellung, in welcher Höhe das Ausgangsniveau der Gesamtkosten durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand der qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind					
§ 29 Abs. 5	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	10	**14 280**	**74 800**		

Erläuterungen:

Wenn das regulierte Unternehmen eine vertragliche Vereinbarung im Sinne des § 29 Absatz 2 abgeschlossen hat und die Regulierungsbehörde sie gemäß § 30 als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt hat, findet diese Vereinbarung gemäß § 29 Absatz 5 im Rahmen des Verfahrens der Anreizsetzung nach § 26 Berücksichtigung.

Ist dies der Fall, hat die Regulierungsbehörde gemäß § 29 Absatz 5 festzustellen, in welcher Höhe das Ausgangsniveau der Gesamtkosten durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand der qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind. Auf den so festgestellten Betrag ist bei der Ermittlung der Obergrenze der Gesamtkosten gemäß § 25 Absatz 2 weder ein Inflationsausgleich noch ein Produktivitätsfortschritt in Anrechnung zu bringen.

Da bei der Bestimmung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten die durch Zuwendung gedeckten Kosten ohnehin abgezogen werden, kommt es maßgeblich auf die Zuordnung der auf Grundlage der qualifizierten Regulierungsvereinbarung aufgewendeten Eigenmittel an.

Die Prüfung unterteilt sich in zwei Phasen. Bei der erstmaligen Bestimmung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten innerhalb einer Regulierungsperiode ist von einem Aufwand von 160 Arbeitsstunden/Jahr für jedes Unternehmen auszugehen, die sich auf Beschäftigte des gehobenen (35,70 €/h) und des höheren Dienstes (57,80 €/h) im gleichen Verhältnis verteilen. In den folgenden vier Jahren einer Regulierungsperiode ist insbesondere die Beibehaltung der Zuordnung zu prüfen. Hierfür ist ein Aufwand von 40 Arbeitsstunden eines Beschäftigten des gehobenen Dienstes (35,70 €/h) anzunehmen.

Die Fallzahl/Jahr ist mit 10 zu bemessen, da davon auszugehen ist, dass eine derartige Anzahl von Unternehmen eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung abgeschlossen hat und diese als solche anerkennen lassen wird.

Für die erstmalige Zuordnung:

10 x (80 h x 35,70€/h + 80 h x 57,80 €/h) = 74 800 €

Für die Folgejahre:

10 x 40 x 35,70 €/h = 14 280 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift am Beginn einer Regulierungsperiode zusätzlich 800 Arbeitsstunden im gehobenen und zusätzlich 800 Arbeitsstunden im höheren Dienst an. Im weiteren Verlauf der Regulierungsperiode fallen zusätzlich 400 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst an.

Unterscheidung der Trassenpreise nach Umweltauswirkungen – Aufbewahrung und Übermittlung der Dokumente zu umweltbezogenen Angaben

§ 35 Abs. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	72	**5 141**			

<u>Erläuterungen:</u>

Die von den Unternehmen gemachten Angaben sind an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

Für die Aufbewahrung und Übersendung ist ein zeitlicher Aufwand von 2 h pro Fall anzunehmen. Dies erfordert die Tätigkeit eines Mitarbeiters des gehobenen Dienstes (35,70 €/h).

Erfüllungsaufwand: 72 x 2h x 35,70 €/h = 5 141 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 144 Arbeitsstunden an.

<table>
<tr><td colspan="6">Überwachung der Liste der Marktsegmente durch die BNetzA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">§ 36 Abs. 3</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
Die Aufgabe der gesetzeskonformen Erstellung der Liste obliegt dem Betreiber der Schienenwege. Da die Liste der Marktsegmente alle fünf Jahre zu überprüfen ist, ist auch die Regulierungsbehörde verpflichtet, diese einer Marktüberwachung zu unterziehen.
Marktsegmente sind von allen der Entgeltregulierung unterfallenden Betreibern der Schienenwege festzulegen. Marktsegmente werden auch heute schon geprüft (§ 14 Abs. 4 AEG i. V. m. § 14d Satz 1 Nr. 6 und § 14e AEG), daher entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="6">Überwachung der Erhebung von Entgelten für regelmäßig nicht genutzte Trassen</td></tr>
<tr><td rowspan="2">§ 40 Abs. 1</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
§ 40 Absatz 1 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege, für regelmäßig nicht genutzte Trassen Entgelte zu erheben. Die Einzelheiten hierzu sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Die Überwachung der Erhebung der Entgelte wird der Regulierungsbehörde übertragen.
Eine regelmäßige Nichtnutzung von zugewiesenen Zugtrassen kommt in Deutschland praktisch nicht vor.</td></tr>
</table>

Entgeltgenehmigung					
§§ 45 u. 46	Fälle	Personalaufwand J = jährlich E = einmalig		Sachaufwand J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	72	**32 773**			

Erläuterungen:

Das Gesetz führt eine Genehmigung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege ein. Entsprechend den Ausführungen zur Befreiung von Unternehmen von der Anwendung des Kapitels 3 bei § 25 ist von 72 Betreibern der Schienenwege auszugehen, die ihre Entgelte genehmigen lassen müssen.

Die Genehmigung ist gemäß § 46 Absatz 4 mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen und grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen.

Das Verfahren gestaltet sich gemäß § 46 wie folgt:

1. Bestätigung des Antragseingangs

Die Regulierungsbehörde ist nach § 46 Absatz 1 Satz 3 verpflichtet, demjenigen, der einen Antrag auf Genehmigung seiner Entgelte gestellt hat, den Eingang seines Antrages in Textform zu bestätigen.

2. Hinweis auf fehlende oder unrichtige Unterlagen.

Die Regulierungsbehörde muss den Antragsteller gemäß § 46 Absatz 1 Satz 4 unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hinweisen. Der Hinweis erfordert eine erste Sichtung der eingereichten Unterlagen.

3. Veröffentlichung der beantragten Entgelte auf der Internetseite der Regulierungsbehörde und gleichzeitiges Setzen einer Frist, binnen derer Hinzuziehungsanträge nach § 77 Absatz 3 Nummer 3 gestellt und Stellungnahmen nach § 77 Absatz 6 abgegeben werden können.

Die Veröffentlichung an sich ist nicht besonders zeitaufwändig, auch wenn eine entsprechende Plattform zunächst eingerichtet werden muss. Allerdings ist hier auch das Hinzuziehungsverfahren zu veranschlagen.

Für sämtliche der 72 Betreiber wird von insgesamt fünf Entgeltgenehmigungen pro Unternehmen innerhalb einer Regulierungsperiode ausgegangen.

Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes ist zwischen der DB Netz AG und den übrigen Betreibern von Schienenwegen zu unterscheiden.

1. DB Netz AG

Für die jährliche Prüfung der Entgelte entsteht ein Zeitaufwand von 70 Arbeitsstunden. Die Entgeltgenehmigung ist umfangreich und komplex. Sie erfordert das Tätigwerden eines Beschäftigten des höheren Dienstes (57,80 €/h).

2. Übrige Betreiber

Für die übrigen Betreiber ist von einem geringeren Aufwand auszugehen. Für die Entgeltgenehmigung dieser Unternehmen ist ein Aufwand von 7 Arbeitsstunden pro Unternehmen anzusetzen. Sie erfordert das Tätigwerden eines Beschäftigten des höheren Dienstes (57,80 €/h).

Konkrete Berechnung:

(1 x 70 h + 71 x 7 h) x 57,80 €/h = 32 773 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im höheren Dienst jährlich zusätzlich 567 Arbeitsstunden an.

Rechtsaufsicht des BMVI über die Regulierungsbehörde

§ 45 iVm **§ 4 BEVVG**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
		136 491			

Erläuterungen:

Der Mehraufwand durch die neuen Regelungen, insbesondere die neue Entgeltmethodik (Anreizsetzung) wird zu einem erheblichen Mehraufwand bei der Aufsicht über die Regulierungsbehörde führen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass das BMVI künftig auf eine Rechtsaufsicht beschränkt ist.

Zu berücksichtigen ist insbesondere die neu eingeführte Genehmigung der Einzelentgelte.

Auch die anderen für die BNetzA im Einzelnen beschriebenen zusätzlichen Aufgaben bringen als Reflex einen Mehraufwand für die Aufsicht mit sich.

Abschätzung:

Grundsätzliche Fragen: 60 Stunden monatlich.

Insbesondere in der Anfangszeit der Einführung der Anreizregulierung kann der Aufwand auch deutlich darüber liegen, da die BNetzA ein umfassendes neues System einzuführen hat, das das BMVI wegen der Bedeutung für den gesamten Verkehrsträger begleiten muss.

Einzelfragen von grundsätzlicher Bedeutung: 73,5 Stunden monatlich.

Insgesamt werden dazu ein Beschäftigter des höheren Dienstes und ein Beschäftigter des mittleren Dienstes benötigt.

Dabei wird es auch um die Bewertung des neu geschaffenen Systems gemeinsam mit der BNetzA sowie ggf. auch Diskussionen über evtl. gesetzliche Nachsteuerungen geben, um die Operabilität zu optimieren.

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

Höherer Dienst:

60h/m x12 m x 57,80 €/h = 41 616 €

+

73,5h /m x 12 m x 57,80 €/h = 50 980 €

= 92 596 €

Mittlerer Dienst
60h/m x12 m x 27,40 €/h = 19 728 €
+
73,5h /m x 12 m x 27,40 €/h = 24 167 €
= 43.895 €
Daraus ergibt sich ein gesamter zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 136 491 Euro.
Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 1 602 Arbeitsstunden für Beschäftigte des höheren und 1 602 Arbeitsstunden für Beschäftigte des mittleren Diensts im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an.

Prüfung des Marktes in Bezug auf den Zugang zu Wartungseinrichtungen und Abfassen eines Berichts über den Markt für Wartungseinrichtungen					
§§ 64 , 65	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1		**257 788**		

Erläuterungen:

Die Regulierungsbehörde ist gemäß § 64 verpflichtet, zum 31. Dezember 2018 einen Bericht für die Bundesregierung zu der Frage zu erstellen, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

Zuvor hat die Regulierungsbehörde gemäß § 65 Absatz 1 den Grad der Marktöffnung und dem Umfang des Wettbewerbs im Wirtschaftsbereich der Wartungseinrichtungen zu überprüfen.

Für die Durchführung dieser Prüfung ist insgesamt ein Zeitaufwand von 60 Personenwochen anzusetzen. Die Arbeiten werden von einem Beschäftigten des höheren Dienstes durchgeführt (57,80 €/h).

Einmaliger Erfüllungsaufwand: 60 x 41h x 57,80 €/h = 142 188 €

In § 65 Absatz 2 und 3 werden Vorgaben für die Erstellung des Berichts getroffen. Zunächst hat die Regulierungsbehörde einen Berichtsentwurf zu erstellen, jedem, der ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzugangs hat, Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben und den Berichtsentwurf mit den vorläufigen Ergebnissen sowie die Stellungnahmen auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Auf Grundlage des Entwurfs und der Stellungnahmen ist der endgültige Bericht zu erstellen und anschließend im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

Geschätzt werden 500 Stellungnahmen, die hierzu eingehen, 250 hiervon von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die übrigen 250 Stellungnahmen von anderen Marktteilnehmern. Pro Stellungnahme ist von einem Auswertungsaufwand von 4 Stunden auszugehen, der von einer Person des höheren Dienstes wahrgenommen wird (57,80 €/h).

Einmaliger Erfüllungsaufwand: 500 x 4 h x 57,80 €/h = 115 600 €

Insgesamt ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von 257 788 €.

Der Aufwand für das Abfassen des Berichts ist in dem vorstehend beschriebenen Aufwand bereits mit enthalten.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschriften einmalig 4 460 Arbeitsstunden im höheren Dienst an.

Veröffentlichung von Entscheidungen der Regulierungsbehörde					
§ 68 Abs. 5	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	70	**1 918**			

Erläuterungen:

Die Regulierungsbehörde hat die von ihr getroffenen Entscheidungen zu veröffentlichen. Auf diesem Wege kann sie auch Informationen zu laufenden Verfahren veröffentlichen.

Anmerkungen zur Abschätzung:

- Fallzahl: es wird von 60 veröffentlichten Entscheidungen und 10 veröffentlichten Verfahrenseinleitungen ausgegangen
- Durchschnittlicher Aufwand für Veröffentlichung im Amtsblatt und im Internet: 60 min.
- Lohnkosten: 27,40 €/h (mittlerer Dienst)

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

70 x 1 h x 27,40 €/h = 1 918 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im mittleren Dienst jährlich zusätzlich 70 Arbeitsstunden an.

Überwachungsaufgaben der Regulierungsbehörde					
§ 70 Abs. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Es verschiebt sich die Zuständigkeit vom EBA zur BNetzA. Der Umfang der Überwachung bleibt gleich, weil die Regelungen des § 12 bereits jetzt in § 9 Abs. 1a, Abs. 1c AEG enthalten sind (siehe bereits oben, auch zu § 12 beim Erfüllungsaufwand der Wirtschaft).

Zusammenarbeit der Regulierungsbehörde mit den Kartellbehörden					
§ 70 Abs. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	10	**5 917**			

Erläuterungen:

Der Regulierungsbehörde sind seitens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen die notwendigen Informationen zur Überwachung der Entflechtungsvorschriften nach Absatz 1 zur Verfügung zu stellen. Hieraus lassen sich unter Umständen Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, welche für die Arbeit der Kartellbehörden erforderlich oder hilfreich sind. Diese werden den Kartellbehörden seitens der Regulierungsbehörde zur Verfügung gestellt.

Es entsteht Erfüllungsaufwand:

10 Fälle im Jahr:

1. Feststellung von relevanten Informationen für die Kartellbehörden

Die Feststellung der relevanten Informationen und deren Aufbereitung erfordert einen Zeitaufwand von 10 Stunden/Fall und die Tätigkeit eines Mitarbeiters des höheren Dienstes

Es entsteht Erfüllungsaufwand von 10 x 10h x 57,80 €/h= 5 780 €

2. Weiterleitung an die Kartellbehörden

Die Weiterleitung kann durch einen Mitarbeiter des mittleren Dienstes erfolgen und nimmt nur 0,5 h in Anspruch.

Erfüllungsaufwand: 10 x 0,5 h x 27,40 €/h =137 €

Gesamt: 5 780 + 137= 5 917 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im höheren Dienst jährlich zusätzlich 100 Arbeitsstunden und im mittleren Dienst jährlich zusätzlich 5 Arbeitsstunden an.

Tätigkeitsbericht der BNetzA					
§ 71	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	0,5	**- 10 115**			

Erläuterungen:

Abweichend von der bisherigen Regelung in § 14b Abs. 4 AEG wird der Tätigkeitsbericht nicht mehr jährlich erstellt. Der Tätigkeitsbericht der Regulierungsbehörde soll alle zwei Jahre, parallel zu den Sondergutachten der Monopolkommission vorgelegt werden. Hierdurch tritt eine Entlastung bei der Regulierungsbehörde ein. Doch sind in dem zweijährlichen Bericht die Daten aus zwei Jahren auszuwerten, so dass dieser Bericht deutlich mehr Aufwand verursacht als der bisherige jährliche.

Anmerkungen zur Abschätzung:

An der Erstellung des Tätigkeitsberichts sind insbesondere Beschäftigte des gehobenen und höheren Diensts zu etwa gleichen Anteilen beteiligt. Der Zeitaufwand beträgt vor der Turnusänderung rund 459 Stunden p. a. Nach der Änderung beläuft sich der Zeitaufwand auf 485 Stunden in 2 Jahren. Die Fallzahl liegt nach der Änderung bei einem Fall alle 2 Jahre (= 0,5 Fälle p. a.) Die Absenkung des Aufwands lässt sich wie folgt berechnen:

- Alt:

1,0 x 229 h x 57,80 €/h (= 13 236 €)

+

1,0 x 230 h x 35,70 €/h (= 8 211 €)

= 21 447 € p. a.

- Neu:

0,5 x 242 h x 57,80 €/h (= 6 994 €)

+

0,5 x 243 h x 35,70 €/h (= 4 338 €)

= 11 332 €

- Ersparnis = 10 115 € pro Jahr.

Die Verringerung des Erfüllungsaufwands ergibt sich demnach daraus, dass der Tätigkeitsbericht nur noch alle zwei Jahre erstellt werden muss.

Pro Jahr fallen jetzt 485/2 Stunden an – früher waren es 459 Std./Jahr – ergibt eine Zeitersparnis/Jahr von: 459 – 242,5 = 216,5 Std.

Sowohl für den höheren Dienst als auch für den gehobenen Dienst reduziert sich der Aufwand damit um jeweils 108 Std./Jahr.

Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität

§ 72 Nr. 1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	30	**34 272**	**2 570**		

Erläuterungen:

Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Trassenablehnungen zum Netzfahrplan resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der beabsichtigten Trassenablehnungen ermöglicht, da umfangreichere Informationen als Grundlage dienen. Dies ist mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand und der Notwendigkeit der Schulung (Schulung zu Trassenkonstruktions- und Anmeldesystemen der EIU) von zwei Mitarbeitern des gehobenen Dienstes verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter je Fall. Es wird mit 30 Fällen pro Jahr gerechnet.

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand

2 P × 35,70 €/h × 16 × 30 =

34 272 €

Einmaliger Umstellungsaufwand (Fortbildung, 2 Personen):

36 h × 2 P × 35,70 €/h =

2 570 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 960 Arbeitsstunden und einmalig 72 Stunden an.

Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität

§ 72 Nr. 2	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	20	**22 848**			

Erläuterungen:

Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Trassenablehnungen zum Gelegenheitsverkehr resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der beabsichtigten Trassenablehnungen ermöglicht. Dies ist jedoch mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter je Fall. Es wird mit 20 Fällen pro Jahr und 2 beteiligten Mitarbeitern des gehobenen Dienstes gerechnet.

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

2 P x 35,70 €/h x16 x 20 =

22 848 €

Schulungsaufwand bereits bei Nummer 1 erfasst.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 640 Arbeitsstunden an.

Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen					
§ 72 Nr. 3	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	15	**21 038**			

Erläuterungen:

Hinsichtlich des Aufwands für die Vorabprüfung der Regulierungsbehörde bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf Zugang zu Serviceeinrichtungen bringt die Umsetzung des Konzepts der tragfähigen Alternative Erfüllungsaufwand mit sich. Es ist von 15 Fällen pro Jahr auszugehen, dies entspricht der oben zu § 14 Abs. 2 geschätzten Fallzahl. Die Notwendigkeit des Verweises auf eine tragfähige Alternative erfordert eine umfangreiche Prüfung durch die BNetzA, ob der Verpflichtung nachgekommen wird. Es ist von jeweils 15 Stunden/Fall auszugehen, die jeweils die Befassung eines Mitarbeiters des höheren Dienstes (57,80 €/h) und eines des gehobenen Dienstes (35,70 €/h) erfordern. Es entsteht somit folgender Erfüllungsaufwand:

15 x (15 h x 57,80 €/h + 15 h x 35,70 €/h) = 21 038 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift jährlich zusätzlich 450 Arbeitsstunden an, davon 225 Stunden im gehobenen und 225 Stunden im höheren Dienst.

Vorabprüfung durch die BNetzA bei beabsichtigter Ablehnung von Anträgen auf den Abschluss von Rahmenverträgen					
§ 72 Nr. 4	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	15	**25 704**			

Erläuterungen:

Der Mehraufwand bei der – unveränderten – Vorabprüfungszuständigkeit bzgl. beabsichtigter Rahmenvertragsabschlüsse resultiert aus nunmehr umfangreicheren Informationsrechten der Regulierungsbehörde. Hierdurch wird der Regulierungsbehörde eine detailliertere und umfassendere Prüfung der vorgelegten Rahmenvertragsunterlagen ermöglicht. Dies ist jedoch mit einem entsprechend höheren Zeitaufwand verbunden. Die Erhöhung des Zeitaufwands für die Vorabprüfung beläuft sich auf 16 Stunden pro Mitarbeiter (3 Mitarbeiter des gehobenen Dienstes). Es wird mit 15 Fällen pro Jahr gerechnet.

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

3 P x 35,70€/h x16 h x15 =

25 704 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 720 Arbeitsstunden an.

Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010					
§ 72 Nr. 6	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	160	**137 088**			

Erläuterungen:

Es handelt sich vorliegend um eine neue Vorabprüfungskompetenz bzgl. Festlegung von Güterverkehrskorridortrassen. Die Fallzahl von 160 ergibt sich anhand der Anzahl der einzurichtenden Güterverkehrskorridore und der voraussichtlichen Anzahl der Konflikte/Beschwerden zu den Festlegungen. Es handelt sich um eine zeitintensive und aufwendige Prüfung (1 P. gehobener Dienst, 24 Stunden pro Fall).

Jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand:

35,70 €/h x 24 h x 160 = 137 088 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 3 840 Arbeitsstunden an.

Hinweis: Die Fallzahl kann sich aufgrund der Einrichtung von weiteren Güterverkehrskorridoren nach Deutschland ggf. ändern.

Mitgliedschaft der BNetzA im Netzwerk der Regulierungsbehörden der Europäischen Union					
§ 75 Abs.1	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Neu eingeführt wird lediglich eine Pflicht zur Mitgliedschaft im Netzwerk. In diesem ist die Regulierungsbehörde bereits jetzt Mitglied. Es entsteht daher in der Praxis kein Erfüllungsaufwand.

<table>
<tr><td colspan="6">Ausgestaltung des Verfahrens bei der Koordinierung von grenzüberschreitenden Zugtrassen</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 75 Abs. 3</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td>6</td><td>10 710</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
Das Verfahren bezüglich des Zugangs zu grenzüberschreitenden Zugtrassen wird ausgestaltet. Insbesondere sind die jeweils betroffenen Regulierungsbehörden anderen Mitgliedsstaaten sowie gegebenenfalls die Europäische Kommission anzuhören. Es ergibt sich Erfüllungsaufwand:
1. Anhörung der betroffenen Regulierungsbehörden anderer Mitgliedsstaaten
2. ggf. Anhörung der Europäischen Kommission
Es handelt sich um eine zeitintensive und aufwendige Vorbereitung und Festlegung der Anhörung der Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten (2 P gehobener Dienst mit je 25 Stunden/Fall). Es wird von 6 Fällen im Jahr ausgegangen.
2 P x 35,70 €/h x 25 h x 6 = 10 710 €
Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 300 Arbeitsstunden an.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="6">Unterstützung anderer Regulierungsbehörden bei der Koordinierung grenzüberschreitender Zugtrassen</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 75 Abs. 4 bis 8</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td>6</td><td>1 285</td><td>2 890</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
Die Regulierungsbehörde ist verpflichtet, andere Regulierungsbehörden bezüglich des Zugangs zu grenzüberschreitenden Trassen zu unterstützen.
Die Regulierungsbehörde ist zur Übergabe von Informationen an die zuständigen Regulierungsbehörden anderer Mitgliedsstaaten verpflichtet. Es ist von ca. 6 Fällen im Jahr auszugehen, bei denen die Regulierungsbehörde Informationen erlangt, die für Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten relevant sind. Es handelt sich um eine zeitintensive und detaillierte Überprüfung der Information mit fachlich fundierter Aufbereitung der Informationen für die Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten (2 P gehobener Dienst 3 h/ Mitarbeiter pro Fall).
2 P x 35,70 x 3 h x 6 = 1 285 €</td></tr>
</table>

Die Regulierungsbehörde wird des Weiteren verpflichtet, Informationen, die sie von den Betreibern der Schienenwege erhalten hat, an die betroffenen Regulierungsbehörden weiterzuleiten. Durch die Weiterleitung entsteht ihr nur geringfügiger Erfüllungsaufwand.

Bei Bedarf kann die Europäische Kommission zu einem Verfahren über die Zuweisung von Schienenwegkapazität bei grenzüberschreitenden Zugtrassen hinzugezogen werden. Für die Hinzuziehung entsteht der Regulierungsbehörde geringfügiger Erfüllungsaufwand.

Die Regulierungsbehörde wird verpflichtet, gemeinsam mit den anderen Regulierungsbehörden Verfahren für die Abstimmung bei der Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen zu entwickeln. Hierdurch entsteht ihr einmaliger Umstellungsaufwand. Zur Entwicklung der Verfahren sind 50 Stunden erforderlich, die das Qualifikationsniveau des höheren Dienstes erfordern.

Umstellungsaufwand: 50 h x 57,80 €/h = 2 890 €.

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 36 Arbeitsstunden und im höheren Dienst einmalig zusätzlich 50 Arbeitsstunden an.

<table>
<tr><td colspan="6">Maßnahmen gegenüber der gemeinsamen Anlaufstelle von Betreibern von Schienenwegen</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 75 Abs. 10</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

Erläuterungen:

Entsprechend der Richtlinie schreibt das Gesetz der Regulierungsbehörde die Aufgabe der Überprüfung von Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Betreibern der Schienenwege gemäß § 41 und § 47 Absatz 1 zu, die der Durchführung dieses Gesetzes oder anderweitigen Erleichterungen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

Das Gesetz normiert für die genannten Vereinigungen allerdings keine eigenständigen Kompetenzen für Entscheidungen, die nicht ohnehin über einen der Regulierung unterliegenden nationalen Betreiber der Schienenwege überprüfbar wären. Gleiches gilt für die von den genannten Vereinigungen entwickelten Verfahren. Auch diese sind über die nationalen Betreiber der Schienenwege kontrollierbar.

Faktisch entsteht damit für die Regulierungsbehörde kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Beteiligung der BNetzA an bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten					
§ 76	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	10	**17 340**			

Erläuterungen:

Die in Bezug genommenen Absätze des § 90 GWB enthalten nur Rechte, nicht jedoch Pflichten der BNetzA. Durch den Ausschluss der Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB werden in Zukunft weniger Verfahren vor den Zivilgerichten anfallen. Es ist daher von nur noch 10 Fällen auszugehen, die eine Befassung der Regulierungsbehörde erfordern. Die Anordnung der Geltung der in Bezug genommenen Absätze des § 90 GWB ist jedoch eine neue rechtliche Vorgabe. Deshalb ist die verpflichtende Beteiligung der BNetzA an bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten neu und verursacht zusätzlichen Erfüllungsaufwand. Die Beteiligung kann einen hohen zeitlichen Aufwand erfordern (Sichtung der ggf. umfangreichen Akten, Erarbeitung einer Stellungnahme, Reisezeit, Teilnahme an dem Prozess), die Tätigkeit erfordert Mitarbeiter des höheren Dienstes. Es wird von einem Zeitaufwand von 30 h/Fall ausgegangen.

Erfüllungsaufwand: 10 x 30h x 57,80 €/h = 17 340 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im höheren Dienst jährlich zusätzlich 300 Arbeitsstunden an.

Einrichtung von Beschlusskammern					
§ 77	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Die Einrichtung von Beschlusskammern bei der Regulierungsbehörde ist eine rein organisatorische Maßnahme, bei der auf vorhandene Ressourcen zurückgegriffen wird. Daher ist der Aufwand für die Bildung der Beschlusskammern durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die Einrichtung der Beschlusskammern durch die Regulierungsbehörde als geringfügig anzusehen.

Erhalt einer Unternehmensgenehmigung					
§ 6 Abs. 2 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Die Vorgaben der EBZugV, welche die Zuverlässigkeit von Antragstellern nach mehreren Kriterien beurteilt, werden weitgehend übernommen. Allerdings werden die § 1 Abs. 2 Nummer 2 Buchstaben d und e, welche die Zuverlässigkeit an die Erfüllung steuerrechtlicher Normen und an die Beachtung umweltrechtlicher Vorschriften koppeln, nicht übernommen, da hierfür keine Stütze in der Richtlinie zu finden ist. Durch diesen Wegfall verändert sich der Erfüllungsaufwand jedoch nicht, da die Zuverlässigkeit auch schon jetzt aufgrund der Fiktion des § 4 EBZugV im Zuständigkeitsbereich des EBA nicht geprüft wird.

Erneute Vorlage der Unterlagen zum Erhalt einer Unternehmensgenehmigung bei wesentlicher Änderung der Geschäftstätigkeit					
§ 6g Abs. 6 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	5	**4 284**			

Erläuterungen:

§ 6g Abs. 6 sieht vor, das Eisenbahnunternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit wesentlich ändern oder erweitern, dazu verpflichtet sind, der Genehmigungsbehörde erneut die für die Genehmigung erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Eine wesentliche Änderung der Geschäftstätigkeit eines Eisenbahnunternehmens wird geschätzt 5 Mal pro Jahr vorliegen. Der Verwaltungsaufwand je Sachverhalt dürfte ca. 24 Stunden/Fall betragen und erfordert die Qualifikation des gehobenen Dienstes.

Berechnung: 5 Fälle x 24 Stunden x 35,70 € = 4 284 €

Es fallen hier jährlich 120 Stunden im gehobenen Dienst zusätzlich an

Unterrichtung der europäischen Eisenbahnagentur					
§ 6 h	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

§ 6 h schafft eine Unterrichtungspflicht über erteilte Unternehmensgenehmigungen an die europäische Eisenbahnagentur. Zuvor war die Europäische Kommission zu unterrichten. Im Ergebnis ergibt sich hieraus kein neuer Erfüllungsaufwand.

Das EBA hat in der Vergangenheit (mit Zustimmung der EC, damals GD TREN) statt der in der Richtlinie und im AEG vorgesehenen Unterrichtung der EU-Kommission die ERA durch Pflege der ERADIS-Datenbank unterrichtet. Die Rechtsänderung wird insoweit keine Veränderung im Verwaltungsaufwand der Behörden bewirken.

Berechnung: In 2013 wurden durch das EBA in 75 Fällen (je ca. 1,5 Std.) ERADIS-Einträge vorgenommen.

Genehmigungspflicht für Stilllegungen von Serviceeinrichtungen					
§ 11 AEG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	180	**88 613**			

Erläuterungen:

Mit § 11 AEG wird die Genehmigungspflicht von Stilllegungen, die bisher nur für Strecken und für die Betriebsabwicklung wichtiger Bahnhöfe gilt, auf Serviceeinrichtungen (u. a. jede Art von Nebengleisen) ausgeweitet. Es tritt somit eine Aufgabenmehrung beim EBA ein.

Derzeit gibt es einen sehr großen Bestand von gesperrten Serviceeinrichtungen. Die Rechtmäßigkeit dieser Sperrungen ist zu prüfen. Es sind entsprechende Genehmigungsverfahren durchzuführen. Bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sperrung sind die Genehmigungen zu erteilen. Sofern dies nicht der Fall ist, sind Bescheide zur Wiederinbetriebnahme der gesperrten Anlagen zu erlassen. Darüber hinaus ist auch künftig mit einer großen Zahl von durchzuführenden Genehmigungsverfahren zu rechnen, da die DB Netz AG über die bereits gegenwärtig gesperrten Serviceeinrichtungen hinaus die Stilllegung weiterer Einrichtungen plant.

Es entsteht folgender zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

1. Erteilung einer Genehmigung zur Stilllegung bereits gesperrter Serviceeinrichtungen

Im Mittel wird von jährlich 20 Genehmigungen ausgegangen. Je Genehmigung wird mit einem durchschnittlichen Aufwand von 10 Stunden für sachkundige Mitarbeiter des gehobenen Dienstes gerechnet.

20 Fälle x 10 h x 35,70 €/h = 7 140 €

2. Erteilung von Kostenbescheiden zur Wiederinbetriebnahme bereits gesperrter Serviceeinrichtungen

Im Mittel wird von jährlich 10 Kostenbescheiden ausgegangen. Je Kostenbescheid wird mit einem durchschnittlichen Aufwand von 10 Stunden für sachkundige Mitarbeiter des gehobenen Dienstes gerechnet.

10 Fälle x 10 h x 35,70 €/h = 3 570 €

3. Erteilung der Genehmigung für die Stilllegung von Serviceeinrichtungen

Im Mittel wird von jährlich 120 Genehmigungen ausgegangen. Je Genehmigung wird mit einem durchschnittlichen Aufwand von 10 Stunden für sachkundige Mitarbeiter des gehobenen Dienstes gerechnet.

120 Fälle x 10 h x 35,70 €/h = 42 840 €

4. Bearbeitung von Widerspruchsverfahren

Im Mittel wird von jährlich 30 Widerspruchsverfahren ausgegangen. Je Verfahren wird mit einem durchschnittlichen Aufwand von 12,5 Stunden für sachkundige Mitarbeiter des gehobenen und 12,5 Stunden für sachkundige Mitarbeiter des höheren Dienstes gerechnet.

30 Fälle x 12,5 h x 35,70 €/h = 13 388 €

+

30 Fälle x 12,5 h x 57,80 €/h = 21 675 €

= 35 063 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 1 875 Arbeitsstunden für den gehobenen Dienst und 375 Arbeitsstunden für den höheren Dienst im EBA an.

Neustrukturierung der Aufsicht über die BNetzA/Schaffung einer Klagemöglichkeit gegen Weisung im Rahmen der Rechtsaufsicht					
§ 4 Abs. 3 **BEVVG**	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

<u>Erläuterungen:</u>

Der Erfüllungsaufwand diesbezüglich wurde bei den Ausführungen zu § 45 ERegG i. V. m. § 4 BEVVG dargestellt.

Erklärung der Präsidentin / des Präsidenten gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturbeirat betreffend ihre/seine Unabhängigkeit					
§ 4a Abs. 2 BEVVG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	1	**116**			

Erläuterungen:

Der Präsident oder die Präsidentin gibt jährlich eine Erklärung gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturbeirat über Umstände ab, die ihn oder sie in der Wahrnehmung seines Amtes beeinträchtigen könnten. Hierfür ist ein Arbeitsaufwand von ca. 2 Stunden pro Jahr zu veranschlagen.

Erfüllungsaufwand: 2h x 57,80 €/h = 116 €

Austausch von Informationen zwischen Regulierungsbehörde und Sicherheitsbehörde					
§ 6 BEVVG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E
	5/40	**8 033**			

Erläuterungen:

A. Erfüllungsaufwand bei der BNetzA

§ 6 BEVVG sieht die Einführung eines Systems zum Austausch von Informationen zwischen Regulierungsbehörde und der nationalen Sicherheitsbehörde vor. Insbesondere ist ein gegenseitiges Benehmen herzustellen, d. h. dass die jeweils andere Behörde über beabsichtigte Entscheidungen informiert wird und Gelegenheit zur Stellungnahme erhält. Bei Abweichungen von der Stellungnahme ist die Entscheidung gesondert zu begründen.

Es entsteht Erfüllungsaufwand:

1. Herbeiführen des gegenseitigen Benehmens

2. Begründung in den Fällen, in denen von der Stellungnahme abgewichen wird

Die Bearbeitung der geschätzten 5 Fälle/Jahr erfolgt durch sachkundige Mitarbeiter des gehobenen Dienstes und erfordert eine detaillierte betriebliche Erörterung der Sachlage (5h je Fall).

5 x 5 h x 35,70 €/h = 893 €

Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst bei der BNetzA jährlich zusätzlich 25 Arbeitsstunden an.

B. Erfüllungsaufwand beim EBA
§ 6 BEVVG sieht die Einführung eines Systems zum Austausch von Informationen zwischen Regulierungsbehörde und der nationalen Sicherheitsbehörde vor. Insbesondere ist ein gegenseitiges Benehmen herzustellen, d. h. dass die jeweils andere Behörde über beabsichtigte Entscheidungen informiert wird und Gelegenheit zur Stellungnahme erhält. Bei Abweichungen von der Stellungnahme ist die Entscheidung gesondert zu begründen.
Es entsteht Erfüllungsaufwand:
1. Herbeiführen des gegenseitigen Benehmens
2. Begründung in den Fällen, in denen von der Stellungnahme abgewichen wird
Die Bearbeitung der 40 Fälle/Jahr erfolgt durch sachkundige Mitarbeiter des gehobenen Dienstes und erfordert eine detaillierte betriebliche Erörterung der Sachlage (5h je Fall).
In 40 Fällen x 5 h x 35,70 €/h = 7 140 €
Insgesamt fallen aufgrund dieser Vorschrift im gehobenen Dienst jährlich zusätzlich 200 Arbeitsstunden an.

Ausreichende Personalausstattung der Regulierungsbehörde					
§ 2 Abs. 3 BEGTPG	**Fälle**	**Personalaufwand** J = jährlich E = einmalig		**Sachaufwand** J = jährlich E = einmalig	
	J	J	E	J	E

Erläuterungen:

Die umzusetzende Richtlinie 2012/34/EU verlangt von den Mitgliedstaaten, dass die Regulierungsbehörde so mit Personal ausgestattet ist, dass ihre Unabhängigkeit garantiert ist (vgl. Artikel 55 Satz 1). Entsprechend schreibt § 2 Absatz 3 BEGTPG vor, dass die BNetzA in Bezug auf die personelle und sachliche Ausstattung über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten verfügt, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in Deutschland entsprechen. Mit Blick auf die durch das ERegG bei der BNetzA neu anfallenden Aufgaben wird dies durch eine diesem Aufwand entsprechende Ausstattung mit Stellen gewährleistet. Maßgeblich für die Bemessung des zusätzlichen Stellenbedarfes ist der in dieser Anlage geschätzte, bei der Regulierungsbehörde anfallende Erfüllungsaufwand aufgrund der einzelnen Vorschriften des ERegG. Ausgehend von dieser Abschätzung sind nachfolgend die einzelnen Aufwände getrennt nach Laufbahngruppen dargestellt:

Mittlerer Dienst: Zusätzlich jährlich 13 290 Arbeitsstunden Mehraufwand

Gehobener Dienst: Zusätzlich jährlich 18 744 Arbeitsstunden Mehraufwand

Höherer Dienst: Zusätzlich jährlich 13 826 Arbeitsstunden Mehraufwand.

Bei der Addition der Arbeitsstunden wurde angemessen berücksichtigt, dass manche Aufgaben periodisch einen höheren Aufwand erfordern. Pro Stelle wird ein Arbeitsaufwand von 200 Tagen à 8 Stunden, also 1 600 Stunden, zugrunde gelegt (vgl. den Leitfaden Erfüllungsaufwand, S. 32). Damit ergibt sich für die Bundesnetzagentur aufgrund des Eisenbahnregulierungsgesetzes folgender zusätzlicher Stellenbedarf:

Mittlerer Dienst: 8,31 Stellen Gehobener Dienst: 11,72 Stellen Höherer Dienst: 8,64 Stellen Insgesamt: 28,67 Stellen

<table>
<tr><td colspan="6">Stellungnahme durch den Eisenbahninfrastrukturbeirat</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 3 Abs. 3 BEGTPG</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td>0,2</td><td>< 1 000</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>

Der Beirat der BNetzA hat zur Vorbereitung der Benennung der Präsidentin oder des Präsidenten die Stellungnahme des Eisenbahninfrastrukturbeirates einzuholen. Die Amtszeit eines Präsidenten/einer Präsidentin beträgt in der Regel 5 Jahre (§ 4 BEGTPG). Somit ist alle fünf Jahre eine Sitzung mit 18 Personen erforderlich. Der Aufwand ist insgesamt als geringfügig einzuschätzen.</td></tr>
</table>

Anlage 4 zur Begründung Allgemeiner Teil

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung,

hier: Erfüllungsaufwand für die Länder

<table>
<tr><td colspan="6">Erhebung von Daten zur Marktüberwachung durch die Genehmigungsbehörde</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 17 Abs. 4
(IP)</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
§ 17 Absatz 4 regelt die Zusammenarbeit von Genehmigungs- und Regulierungsbehörden bei der Marktüberwachung.
§ 5 Absatz 2 Satz 2 und 3 AEG ermöglicht es den Ländern, mit dem Eisenbahn-Bundesamt zu vereinbaren, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe der Eisenbahnaufsicht und der Genehmigungserteilung ganz oder teilweise nach Weisung und auf Rechnung des Landes ausführt. Von dieser Möglichkeit haben 13 der 16 Bundesländer Gebrauch gemacht. Da die Regulierungsbehörde überwiegend mit der Regulierung bundeseigener Eisenbahnen befasst ist, ist der Erfüllungsaufwand für den Austausch der verbleibenden drei Landesbehörden mit der Regulierungsbehörde äußerst geringfügig und fällt nicht weiter ins Gewicht.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="6">Erhalt einer Unternehmensgenehmigung</td></tr>
<tr><td rowspan="3">§ 6 Abs. 2 AEG</td><td>Fälle</td><td colspan="2">Personalaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td><td colspan="2">Sachaufwand
J = jährlich
E = einmalig</td></tr>
<tr><td>J</td><td>J</td><td>E</td><td>J</td><td>E</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"><u>Erläuterungen:</u>
Die Vorgaben der EBZugV, welche die Zuverlässigkeit von Antragstellern nach mehreren Kriterien beurteilt, werden weitgehend übernommen. Allerdings werden die § 1 Absatz 2 Nummer 2 Buchstaben d und e, welche die Zuverlässigkeit an die Erfüllung steuerrechtlicher Normen und an die Beachtung umweltrechtlicher Vorschriften koppeln, nicht übernommen, da hierfür keine Stütze in der Richtlinie zu finden ist. Durch diesen Wegfall vermindert sich der Erfüllungsaufwand bei den Ländern, da diese die Eisenbahninfrastrukturen prüfen, welche nicht von der Fiktion der § 4 EBZugV umfasst sind. Die Verringerung ist jedoch geringfügig, so dass keine Bezifferung erfolgt.</td></tr>
</table>

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Eisenbahnregulierungsgesetz)

Zu § 1

Absatz 1

Durch das Eisenbahnregulierungsgesetz werden wesentliche Teile der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht umgesetzt. Diese Regelungen betreffen die Struktur der Eisenbahnen, den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Erhebung von Entgelten für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Der ebenfalls von der Richtlinie 2012/34/EU umfasste Bereich der Genehmigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen wird wie bisher im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) geregelt. Die Umsetzung orientiert sich am Aufbau der Kapitel der Richtlinie. Durch den Verweis auf § 1 Absatz 2 AEG werden insbesondere Straßenbahnen vom Anwendungsbereich ausgenommen. Eine entsprechende Regelung in § 65 Personenbeförderungsgesetz (vgl. Artikel 5) wurde eingefügt.

Absatz 2

Die Regelung bestimmt den räumlichen und sachlichen Anwendungsbereich des Gesetzes.

Absatz 3

Die zum Bereich der Eisenbahnen zählende Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom und Telekommunikationsleitungen unterfällt dem Regelungsregime des Eisenbahnregulierungsgesetzes nur, soweit dieses Gesetz entsprechenden Bestimmungen enthält. In allen anderen Fällen sind die speziellen Regelungen des Energiewirtschaftsgesetzes und des Telekommunikationsgesetzes anwendbar. Die Bestimmung ist eine notwendige Ergänzung zu Absatz 1, da das Mindestzugangspaket auch die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom (Anlage 2 Nr. 1 e) umfasst.

Absatz 4

Ein Auseinanderfallen von Begrifflichkeiten des Eisenbahnregulierungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes soll vermieden werden. Aus diesem Grund stellt die Regelung klar, dass die Definitionen aus den bezeichneten Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auch im Rahmen des Eisenbahnregulierungsgesetzes Anwendung finden, soweit das Eisenbahnregulierungsgesetz nichts Abweichendes regelt.

Absatz 5

Der von der Richtlinie verwendete Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ wird nicht übernommen, da der Begriff im geltenden deutschen Recht einen weiteren Anwendungsbereich hat. Das gilt insbesondere für den Bereich der Planfeststellung (siehe dazu die Begründung zu § 2 Absatz 6 AEG). Demgegenüber werden von der Richtlinie unter diesem Begriff nur die unter Anlage 1 des ERegG aufgeführten Infrastrukturen behandelt. Davon nicht erfasst werden Serviceeinrichtungen (§ 2 Abs. 9 AEG i. V. m Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes). Zur Umsetzung der Richtlinie wird daher für den regulatorischen Bereich der neue Begriff der Eisenbahnanlage in das deutsche Recht eingeführt. Anstelle einer Definition wählt die Richtlinie auch hier das Mittel der Aufzählung, um den Begriff der Eisenbahnanlagen zu erläutern. Es wird auf Anlage 1 ERegG, die die Eisenbahnanlagen auflistet, verwiesen. Es wird darauf verzichtet für den Betreiber einer Eisenbahnanlage einen

neuen Begriff einzuführen. Auch wer eine Eisenbahnanlage betreibt, ist in jedem Fall ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Nach der Auflistung in Anlage 1 des ERegG werden Eisenbahnanlagen grundsätzlich vom Betreiber der Schienenwege betrieben.

Absatz 6

Der Begriff „Alternativstrecke" hat keine Entsprechung im derzeit geltenden Recht. Das Vorhandensein einer Alternativstrecke ist insbesondere für den Ausweis von Schienenwegen als „Besondere Schienenwege" im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes wichtig. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Absatz 7

Die „tragfähige Alternative" ist von Bedeutung im Rahmen des neu strukturierten Koordinierungsverfahrens für Serviceeinrichtungen im Eisenbahnregulierungsgesetz (siehe Begründung zu § 13 ERegG).

Absatz 8

Der Begriff „grenzüberschreitende Vereinbarung" wird unverändert in deutsches Recht überführt. In Deutschland ist stets Artikel 59 GG und der damit verbundene Gesetzesvorbehalt zu beachten. Diese allgemeinen Grundsätze werden durch die Regelung nicht berührt, abweichende Zuständigkeiten werden nicht geschaffen.

Absatz 9

Das Erzielen einer Rendite ist Unternehmenszweck eines Betreibers einer Serviceeinrichtung. Gleichzeitig wird durch den Begriff der Angemessenheit klargestellt, dass ein „Gewinnstreben um jeden Preis" kein zulässiges Verhalten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens darstellt. Die Vorgaben der Richtlinie wurden unverändert in deutsches Recht überführt.

Absatz 10

Der Begriff „Zuweisung" entspricht dem des bisherigen § 2 Nummer 3 EIBV.

Absatz 12

Der Begriff „Antragssteller" wird von der Richtlinie für diejenigen verwendet, die einen Antrag auf Zuweisung von Schienenwegkapazitäten bei einem Betreiber der Schienenwege stellen können. Diese werden nach derzeitiger Rechtslage als „Zugangsberechtigte" bezeichnet (§ 14 Absatz 2 AEG). Die deutsche Terminologie erscheint gegenüber der Richtlinie vorteilhaft, da der Begriff des Antragsstellers im deutschen Sprachgebrauch suggeriert, dass bereits ein Antrag auf Nutzung der Infrastruktur gestellt wurde. Gemeint ist aber der Kreis derjenigen, die einen Zugangsanspruch haben und deshalb eine Trasse anmelden können. An der bisherigen Begrifflichkeit „Zugangsberechtigter" soll daher festgehalten werden. Inhaltlich ergeben sich keine Änderungen zur bisherigen Rechtslage. Zugangsberechtigter ist also auch, wer einen Antrag auf Zugang zu einer Serviceeinrichtung bei einem Betreiber der Serviceeinrichtung stellt.

Absatz 13

Der Begriff „überlasteter Schienenweg" entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 5 EIBV.

Absatz 14

Der Begriff „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität" entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 6 EIBV.

Absatz 15

Der Begriff der „Koordinierung“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 4 EIBV. Da im Eisenbahnregulierungsgesetz auch ein Koordinierungsverfahren für Serviceeinrichtungen vorgesehen wird, wird die Legaldefinition entsprechend erweitert (siehe hierzu § 13 ERegG).

Absatz 16

Der Begriff des „Rahmenvertrages“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 9 EIBV.

Absatz 17

Der Begriff „Schienenwegkapazität“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 2 EIBV. Er wird über die Vorgaben der Richtlinie hinaus zum Zweck der Klarstellung ergänzt. In der Praxis ist darauf zu achten, dass die Stabilität der erbrachten Verkehrsdienste nicht dadurch gefährdet wird, dass mehr Trassen vorgesehen werden, als der Schienenweg tatsächlich leisten kann. Rein theoretisch mögliche Kapazitäten sollen von den Zugangsberechtigten nicht eingefordert werden können.

Absatz 18

Der Begriff „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ ersetzt in Angleichung an die Richtlinie den bisherigen Begriff „Schienennetz-Benutzungsbedingungen“. Der Inhalt ergibt sich im Wesentlichen aus Anlage 3 zum Eisenbahnregulierungsgesetz.

Absatz 19

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen bilden die Planungsgrundlage für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und stellen das zentrale Element für den diskriminierungsfreien Zugang hierzu dar.

Absatz 20

Der Begriff „Zugtrasse“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 1 EIBV.

Absatz 21

Der Begriff „Netzfahrplan“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 8 EIBV.

Absatz 22

Der Begriff der schweren Instandhaltung wird neu eingeführt. Die Richtlinie sieht für Leistungen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Fahrzeuge, die besonderer Einrichtungen bedürfen, eine weniger strenge Regulierung vor. Dem liegt zugrunde, dass der Bau und die Erhaltung solcher Einrichtungen, welche im Wesentlichen Werkstätten für Hochgeschwindigkeitszüge darstellen, mit hohen Kosten für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind. Diese Werkstätten sind zudem häufig hochspezialisiert, so dass die dort erbrachten Dienstleistungen gar nicht von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen nachgefragt werden. Die Investitionen in diese Einrichtungen werden geschützt.

Absatz 23

Der Begriff „vertakteter Verkehr“ entspricht dem des geltenden § 9 Absatz 7 EIBV.

Grundsätzlich bedeutet, dass Abweichungen von den genannten Kriterien durch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsart, insbesondere des Güterverkehrs, begründet sein können.

Absatz 24

Der Begriff „Ballungsraum" hat keine Entsprechung im geltenden Eisenbahnrecht.

Absatz 25

Der Begriff „integriertes Unternehmen" wird in die Legaldefinitionen des ERegG aufgenommen. Materiell ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem geltenden § 9a AEG. Die Aufnahme dient insbesondere der besseren Lesbarkeit der Entflechtungsvorschriften im ERegG.

Zu § 2

§ 2 regelt zwei Arten von Ausnahmen: Die Ausnahme vom Anwendungsbereich durch Gesetz und Ausnahmen auf Grund einer Entscheidung der Regulierungsbehörde. Dort, wo die Voraussetzungen gegeben sind, soll die Regulierungsbehörde entsprechende Befreiungsmöglichkeiten vorsehen. Entsprechende Infrastrukturbetreiber sollen nicht unnötig bürokratische Lasten auferlegt werden.

Bei den Ausnahmen vom Anwendungsbereich durch Gesetz wurde von den Möglichkeiten der Richtlinie, von einem Eingriff in die organisatorische und rechtliche Struktur von Eisenbahnunternehmen abzusehen, vollumfänglich Gebrauch gemacht. Der bereits in der Vergangenheit verfolgte Ansatz, vorhandene Strukturen bei Eisenbahnunternehmen möglichst unangetastet zu lassen, wird somit fortgeführt. Der Schwerpunkt der Regelungen zur bestmöglichen Gewährleistung eines funktionierenden Wettbewerbs besteht stattdessen in der umfangreichen Gewährleistung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur.

Absatz 1

Die Regelungen dieses Gesetzes, welche die organisatorische und rechtliche Trennung von Eisenbahnunternehmen behandelt, soll für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem räumlich begrenzten Einzugsbereich nicht angewendet werden. Eine organisatorische und/oder rechtliche Trennung der Strukturen dieser Eisenbahnen würde diese Eisenbahnen übermäßig belasten und das Ziel eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten dabei nicht fördern. Der diskriminierungsfreie Zugang für Zugangsberechtigte ist jedoch auch zu diesen Netzen gewährleistet, da die §§ 10 und 11 von den Ausnahmeregelungen gerade nicht erfasst werden. Ebenfalls nicht erfasst werden die §§ 13 bis § 15, welche insbesondere den Zugang zu Neben- und Zusatzleistungen sowie das Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen und den Zugang zu Werksbahnen umfassen.

Absatz 2

Die in Absatz 2 enthaltene Rückausnahme zu Absatz 1 stellt sicher, dass Dritte, welche überörtliche und räumlich größere Märkte als die in Absatz 1 genannten kontrollieren, den Trennungsvorschriften der §§ 5 bis 7 unterliegen. Trotz der regionalen Struktur der betroffenen Infrastruktur ist der beherrschende Dritte überregional tätig. Hieraus ergeben sich Missbrauchspotentiale, denen durch die Anwendung der Vorschriften nach § 5 ff. wirksam entgegengewirkt werden kann.

Absatz 3

Die Aufzählung in Absatz 3 beschreibt ebenfalls regional begrenzte Netze, bei denen die Anwendung der Unabhängigkeitsvorschriften (§ 8) sowie die Aufstellung eines Geschäftsplanes (§ 9) eine unverhältnismäßige Verpflichtung der betroffenen Unternehmen darstellen würde. Einen Sonderfall stellt Nummer 3 dar. Hier wird auf den Antrag eines Zugangsberechtigten abgestellt; eine Regulierung findet somit ab dem Zeitpunkt statt, ab dem die Kapazität der betroffenen Schieneninfrastruktur von mehr als einem Zugangsberechtigten beantragt wird. Auf diese Weise findet Regulierung erst, aber auch immer dann Anwendung, wenn ein entsprechender Markt besteht.

Absatz 4

In Deutschland existieren anders als in vielen anderen Ländern der Europäischen Union teils kleine und sehr kleine Eisenbahnen. Diese agieren in einem sehr begrenzten wirtschaftlichen Umfeld und verfolgen teilweise keinerlei Profitinteressen. Zu nennen sind hier beispielsweise Museumsbahnen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die seitens der Bundeswehr geführt werden.

Solchen Unternehmen Vorgaben bezüglich ihrer Struktur zu geben, ist nicht sachgerecht. In Ergänzung der Vorgaben der Richtlinie sollen sie daher auf Antrag von den Vorgaben, welche die Struktur der Eisenbahnunternehmen regeln, ausgenommen werden können. Voraussetzung hierfür ist, dass von den Eisenbahnen keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung liegt insbesondere dann nicht vor, wenn die Streckenlänge und Betriebsleistung der Schienenwege oder die Verkehrsleistung der Eisenbahnen von geringer Bedeutung sind. Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs vorliegt, obliegt der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde. Bei der Bewertung, ob eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten ist, sind auch Erkenntnisse der Regulierungsbehörde, dass andere Unternehmen Interesse an der Nutzung der Serviceeinrichtungen haben, zu berücksichtigen.

Die Vorgaben der Richtlinie zur Befreiung von der Aufstellung eines Geschäftsplanes nach § 9 werden in Absatz 7 behandelt. Zugangsrechte und Entgeltregelungen bleiben hiervon unberührt. Die Befreiungsmöglichkeit besteht sowohl für nichtbundeseigene wie auch für bundeseigene Eisenbahnen.

Absatz 5

Betreiber einer Serviceeinrichtung sollen, wie Betreiber der Schienenwege, von Maßgaben der Regulierung befreit werden, sofern eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Dies kann auch hinsichtlich von Teilen der Infrastruktur erfolgen. Eine Betrachtung der kompletten Infrastruktur eines Betreibers der Schienenwege durch die Regulierungsbehörde ist dabei nicht zwingende Voraussetzung.

Bei der Bewertung, ob eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten ist, sind auch Erkenntnisse der Regulierungsbehörde, dass andere Unternehmen Interesse an der Nutzung der Serviceeinrichtungen haben, zu berücksichtigen.

Neben der Befreiung von den Vorschriften über die Struktur der Eisenbahnen nach Absatz 4 können Serviceeinrichtungen auf Antrag zusätzlich von den Vorschriften über das Koordinierungsverfahren nach § 13 und den Vorschriften zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen, zur Erhebung von Entgelten und der Zuweisung von Kapazitäten nach Kapitel 3 ausgenommen werden. Die Verpflichtungen zur Aufstellung von Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 und die Regelungen zur Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen nach § 43 bleiben hiervon unberührt.

Absatz 6

Mit dieser Norm kann das Zugangsrecht zu Serviceeinrichtungen, die ausschließlich zu dem Zweck musealer Nutzung – also als Eisenbahnmuseum oder Museumseisenbahn – betrieben werden, ausgeschlossen werden. Denn der Betrieb eines Eisenbahnmuseums wird durch das Zugangsrecht Dritter sehr erschwert, da Anträge Dritter häufig Nutzungen betreffen, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind und damit gegenüber der Nutzung des Museumsbetreibers, dessen Ausstellung von Schienenfahrzeugen in aller Regel nicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind, den Vorrang genießen. Vor diesem Hintergrund lässt sich der Betrieb eines Eisenbahnmuseums nicht sicher planen. Die von Eisenbahnmuseen betriebenen Serviceeinrichtungen, die oft als Abstellgleise zu qualifizieren sind, haben einen nur geringen Anteil an der Summe der deutschlandweit verfügbaren Serviceeinrichtungen. Deren Ausnahme von der Verpflichtung zur Zugangsgewährung erscheint daher vertretbar. Sonderfälle, wie etwa der Anschluss nachgelagerter Schieneninfrastruktur oder Nutzungsinteressen anderer Museumseinrichtungen sind im Rahmen des regulierungsbehördlichen Ermessens zu berücksichtigen und können dazu führen, dass eine Befreiung gegebenenfalls nur zum Teil und/oder unter Bedingungen und Auflagen erteilt wird. Die Berechtigung der Regulierungsbehörde, eine Datenerhebung über solche Serviceeinrichtungen zum Zwecke der Marktüberwachung nach § 17 Absatz 2 Nummer 1 durchzuführen, bleibt hiervon unberührt.

Absatz 7

Betreiber von örtlichen und regionalen Schienennetzen:

Unabhängig von Absatz 5 kann die Aufstellung eines Geschäftsplanes nach § 9 für Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, eine unverhältnismäßige Belastung sein.

Betreiber von örtlichen Schienennetzen:

Der unbestimmte Rechtsbegriff des „örtlichen Schienennetzes“ orientiert sich nicht strikt an kommunalen Grenzen, sondern wird im Sinne der Definition des Stadt- und Vorortverkehrs als Schienennetz verstanden, dessen Hauptzweck es ist, „die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines (…) Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken.“

Zur Befreiung von dieser Pflicht durch die Regulierungsbehörde bedarf es eines neu zu normierenden, mehrstufigen Verfahrens: Gemäß den Vorgaben der Richtlinie hat die Regulierungsbehörde die Europäische Kommission über derartige Ausnahmen zu unterrichten. Die Europäische Kommission prüft, ob die Voraussetzungen einer Befreiung nach diesem Absatz vorliegen und teilt das Ergebnis ihrer Prüfung der Regulierungsbehörde mit, die auf der Basis dieser Prüfung entscheidet. Eine wirksame Befreiung kommt somit erst nach Abschluss dieses Verfahrens in Betracht.

Das erläuterte mehrstufige Verfahren kommt nur in Ausnahmefällen zur Anwendung, da regional begrenzte Netze bereits durch die Ausnahmevorschrift des Absatzes 3 erfasst werden. Auf diese Weise werden auf der einen Seite Bürokratiekosten gesenkt, indem typische Fälle mit fehlender strategischer Bedeutung bereits von Vorneherein vom Anwendungsbereich ausgenommen werden. Auf der anderen Seite werden zusätzlich Befreiungsmöglichkeiten für weitere, weniger marktrelevante Eisenbahninfrastrukturen geschaffen, um sie gegebenenfalls von unnötigen Erfordernissen zu befreien. Nach der 2. Alternative des Absatzes 7 können örtlich begrenzte Schienennetze durch die Regulierungsbehörde ganz oder teilweise von der Anwendung der Vorschriften des Kapitels 3 (Zuweisung von Kapazitäten und Erhebung von Entgelten) ausgenommen werden. Dies gilt aber nicht für die Regelungen der §§ 18, 21, 33, 42, 44, 47, 50-52, 54, 56, 57, 62.

Absatz 8

Die Differenzierung der Wegeentgelte nach Ausrüstung von Zügen mit dem „European Train Control System“ dient dazu, Anreize für Eisenbahnunternehmen zu schaffen, ihre Zug entsprechend nachzurüsten. Bei Zügen, die vor 1985 in Betrieb genommen worden sind, kann eine solche Nachrüstung aufgrund des Alters des Zuges jedoch unwirtschaftlich sein, so dass eine gezielte Anreizsetzung hier nicht geboten ist. Die Ausnahmeregelung wurde unverändert in das deutsche Recht überführt.

Absatz 9

Die Regelungen des § 37 können aufgrund der Beibehaltung des Prinzips der Vollkostendeckung dazu führen, dass sich die Entgelte für diese Verkehrsdienste erhöhen, da der Betreiber der Schienenwege nur auf diese Weise den Vorgaben des § 38 entsprechen kann. Kleinere Betreiber der Schienenwege, auf deren Netzen kein oder nur im vernachlässigbaren Umfang Personenfernverkehrs- oder Güterverkehr ist eine solche Kompensation jedoch nicht möglich. Der Regulierungsbehörde wird daher die Möglichkeit eingeräumt, solche Betreiber der Schienenwege von der Anwendung des § 38 zu befreien.

Zu § 3

Die Regelung stellt die mit der Eisenbahnregulierung verfolgten Ziele klar. An ihnen ist die gesamte Regulierung auszurichten. Regulierung dient dazu, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen und Diskriminierungen vorzubeugen (vgl. Art. 56 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU).

Die Ziele sind für den Vollzug dieses Gesetzes gleichgewichtig. Die Nummerierung stellt insoweit keine Reihenfolge in der Bedeutung dar. Betrachtet man jedoch den Eisenbahnsektor insgesamt, ist die Sicherheit des Transportes von Personen und Gütern ein übergeordneter Belang: Die Einhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus ist Aufgabe für alle Unternehmen und Behörden.

Zu § 4

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind gegenüber Mitbewerbern grundsätzlich zu schützen. Nur eingeschränkt gilt dies für die Regulierungsbehörde und die Eisenbahnaufsichtsbehörden. Die Regelung stellt daher in Ergänzung zur Richtlinie klar, dass auch solche Daten den Behörden zur Verfügung zu stellen sind, sofern dies für die Erfüllung der Aufgaben erforderlich ist, was regelmäßig der Fall sein wird.

Zu § 5 ff. – Allgemeines

Die bisher in §§ 8 bis 9a AEG verorteten Entflechtungsvorschriften wurden weitgehend inhaltsgleich in das ERegG überführt. Die Entflechtungsvorschriften der Richtlinie beziehen sich jedoch grundsätzlich nur auf Eisenbahnanlagen und damit nicht auf Serviceeinrichtungen. Im Zuge einer 1:1-Umsetzung der Richtlinie werden daher die Serviceeinrichtungen nicht mehr von den Entflechtungsvorschriften der §§ 6ff. ERegG umfasst. Eine Sonderregelung für Serviceeinrichtungen enthält Artikel 13 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie. Danach gelten Entflechtungsvorschriften auch für Serviceeinrichtungen, wenn sie von einem Unternehmen kontrolliert werden, das eine marktbeherrschende Stellung hat. Die Regelung wird durch § 12 Absatz 1 ERegG umgesetzt.

Nicht überführt wurde § 9b AEG, der bei Einführung der Entflechtungsvorschriften Rechtsvorgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes von der Grunderwerbsteuer befreite. Dies ist nicht länger erforderlich, da die bei Einführung der Entflechtungsvorschriften bestehende Schutzbedürftigkeit der betroffenen Unternehmen über 20 Jahre nach Inkrafttreten der Regelung nicht länger fortbesteht.

Für die Überwachung der Entflechtungsvorschriften ist nunmehr die Bundenetzagentur statt des Eisenbahn-Bundesamtes zuständig.

Zu § 5

Die Regelung entspricht inhaltlich weitgehend dem bisherigen § 8 AEG. Der Geltungsbereich der Vorschrift wird jedoch auf Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeschränkt, die unmittelbar oder mittelbar im Eigentum staatlicher oder kommunaler Gebietskörperschaften stehen, da eine EU-rechtliche Vorgabe nach der Richtlinie nur für diese besteht. Die unabhängige Stellung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist insbesondere dann gegeben, wenn Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung getrennt vom Vermögen, Haushaltsplan und der Rechnungsführung der staatlichen oder kommunalen Gebietskörperschaft ist. Die Ausnahme des bisherigen § 8 Absatz 2 AEG wird aufgehoben, da im EU-Recht die Unterscheidung in öffentliche und private Eisenbahnen nicht angelegt ist. Die Regelung setzt die Vorgaben somit unverändert um.

Zu § 6

Unbeschadet des § 5 müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden. Das gilt unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur und auch dann, wenn sie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen.

Zu § 7

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 9 AEG. Die Vorschriften zur getrennten Rechnungslegung wurden im Sinne des Bürokratieabbaus und der besseren Verständlichkeit überarbeitet. Insbesondere wurde die Verpflichtung zur Erstellung eines Lageberichtes nach dem Dritten Buch Zweiter Abschnitt des Handelsgesetzbuchs entfernt.

Absatz 1

Die Vorschrift enthält die grundlegende Bestimmung für Eisenbahnunternehmen, die in irgendeiner Form miteinander verbunden sind und Eisenbahnanlagen betreiben oder Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Zwar ist grundsätzlich eine Bekanntmachung des gesamten Jahresabschlusses nach § 325 Absatz 2 HGB nur für große Unternehmen vorgeschrieben. Eisenbahnen müssen jedoch, auch wenn sie kleine Unternehmen im Sinne des § 267 Absatz 1 HGB sind, ihren Jahresabschluss in Umsetzung des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie offenlegen.

Absatz 2

Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnanlagen betreiben als auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, haben getrennte Konten für die beiden Teilbereiche zu führen und getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen aufzustellen. Die Vorschrift greift, wenn die verschiedenen Bereiche keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen und unter einem organisatorischen Dach eines Unternehmens zusammengefasst sind. Durch die neue Vorschrift werden Bestimmungen für die gewöhnliche Rechnungslegung nach HGB nicht außer Kraft gesetzt. Eine Gesamtbilanz und eine Gesamt-Gewinn- und Verlustrechnung bleiben weiterhin erforderlich.

Die nunmehr geforderte Aufstellung gesonderter Tätigkeitsabschlüsse hat sich im Energierecht bewährt und wurde deshalb übernommen.

Absatz 3

Die Vorschrift verbietet es Eisenbahnen, öffentliche Gelder, die für das Erbringen von Verkehrsleistungen bestimmt sind, für den Betrieb der Eisenbahnanlagen zu verwenden. Das Verwendungsverbot gilt auch umgekehrt.

Absatz 4

Während Absatz 2 Regelungen für Eisenbahnen enthält, die sowohl Eisenbahnanlagen betreiben als auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, regelt Absatz 4 die Pflicht, getrennte Konten, Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen nach Absatz 2 aufzustellen auch für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen. Öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen dürfen auch in diesem Fall nicht auf andere Bereiche übertragen werden, um eine Quersubventionierung verschiedener Verkehrsdienste zu verhindern.

Absatz 5

Die Regelung enthält die Anforderungen an die Rechnungsführung.

Absatz 6

Von den Transparenzvorschriften können dann Ausnahmen gemacht werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Die Regulierungsbehörde ist dafür zuständig.

Zu § 8

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 9a AEG. Die Absätze 2 bis 4 des bisherigen § 9a AEG haben sich durch Zeitablauf erledigt und wurden daher nicht übernommen.

Absatz 1

Betreiber der Schienenwege müssen wie bisher in Bezug auf die Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidung über Wegeentgelte rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein.

Absatz 2

Die Vorschrift legt die Grundlage für unabhängige Entscheidungen.

Absatz 3

Die Vorschrift regelt die Maßnahmen, die zur Erreichung der in Absatz 1 aufgeführten Ziele erforderlich sind. Sie entspricht dem derzeitigen § 9a Absatz 1 Satz 2 AEG.

Zu Nummer 1

Zur rechtlichen Unabhängigkeit ist die Trennung in verschiedene Gesellschaften erforderlich. Eine Trennung in unterschiedliche Unternehmensbereiche innerhalb desselben Unternehmens genügt nicht. Umgesetzt werden kann dies mit Mitteln des Gesellschaftsrechts. Eine eisenbahnspezifische Regelung ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 2

Verträge, die dem Ziel der organisatorischen Unabhängigkeit zuwiderlaufen, sind unzulässig.

Zu Nummern 3 und 4

Zur Unabhängigkeit in der Entscheidung ist die Herstellung der Unabhängigkeit der handelnden Personen erforderlich. Dazu dienen zwei Maßnahmen. In den drei genannten Bereichen eine Mitentscheidung von Personen, die Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausüben, verboten. Darüber hinaus sind Weisungen Dritter unzulässig.

Absatz 4

In integrierten Unternehmen ist die Gefahr diskriminierenden Verhaltens und Zusammenwirkens der einzelnen Tochterunternehmen zum Nachteil von Wettbewerbsunternehmen besonders groß. Deshalb sind, über die Unabhängigkeit der handelnden Personen hinaus, auch interne Verfahrensregelungen zu schaffen. Diese dienen der Absicherung der Unabhängigkeit auch in der Entscheidungsvorbereitung durch den Aufbau so genannter „Chinese Walls“, also die Organisation der einzelnen Unternehmensteile, die von unterschiedlichen Zielsetzungen geleitet werden, auf eine Weise dass es zu keinem Informationsaustausch kommt, und damit Interessenkonflikte vermieden werden sowie die Vorgabe entsprechender Verhaltensregeln. Die unternehmensinternen Regelungen sind zu veröffentlichen, um einen weiteren Vertrauenstatbestand zu schaffen. Durch Gesetz wird zusätzlich geregelt, dass insbesondere die Pflichten der Mitarbeiter in solchen Regelungen zu normieren sind. Darüber hinaus ist auf Verlangen der Regulierungsbehörde ein Beauftragter zu benennen, der über die Einhaltung der Maßnahmen zu wachen hat.

Absatz 5

Durch die vorgeschriebene Trennung in der Besetzung der Aufsichtsräte wird eine weitere Grundlage für eine von Konzerninteressen unbeeinflusste Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über Wegeentgelte gelegt.

Absatz 6

Es ist zwar davon auszugehen, dass eine Haftung ohnehin nicht in Betracht kommt, wenn eine Einflussnahme einerseits kraft besonderer gesetzlicher Anordnung untersagt ist und andererseits auch tatsächlich gar nicht stattgefunden hat. Die gesetzliche Klarstellung dient jedoch der Vermeidung von Rechtsunsicherheiten.

Zu § 9

Allgemeines

Um größtmögliche Transparenz für die Zugangsberechtigten zu schaffen, hat der Betreiber der Schienenwege einen Geschäftsplan zu entwerfen, der die optimale und effiziente Nutzung der Infrastruktur nachvollziehbar darstellt. Zugangsberechtigten wird die Möglichkeit gegeben, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern. Die Betreiber werden so in die Lage versetzt, Interessen der Zugangsberechtigten zu berücksichtigen.

Satz 1 bis 4

Es ist Aufgabe der Unternehmen den Geschäftsplan zu beschließen. Die Richtlinie sieht nicht vor, dass in diesen Prozess von staatlicher Seite eingegriffen wird. Eine ausdrückliche Stellungnahmemöglichkeit zum Geschäftsplan sieht die Richtlinie nur für Zugangsberechtigte vor. Daher sieht die nationale Umsetzung in Satz 6 nur vor, dass der Geschäftsplan der Regulierungsbehörde und den zuständigen Aufsichtsbehörden zur Verfügung zu stellen ist. Von staatlicher Seite ist nur die Rüge möglich, dass kein Geschäftsplan vorliegt bzw. kein Plan, der sich inhaltlich mit den gesetzlich vorgegebenen Kriterien befasst. Diese Rüge obliegt den zuständigen Aufsichtsbehörden (§ 29 Absatz 6 ERegG). Weitere inhaltliche Einflussmöglichkeiten sind nicht vorgesehen.

Satz 5 und 6

Eine Information des Netzbeirates und der Regulierungsbehörde ist nützlich, da der Geschäftsplan auch Angaben zur Entwicklung der Infrastruktur zu enthalten hat. Damit erhält aber die Bundesnetzagentur ebenso keine Eingriffsmöglichkeiten in die Planung wie das Eisenbahn-Bundesamt.

Bei der Umsetzung des Art. 8 Abs. 3 Recast, der weitestgehend Art. 7 Abs. 4 Richtlinie 2001/12/EG entspricht, geht es darum, dass die Zugangsberechtigten über das Investitions- und Finanzierungsprogramm des Netzbetreibers informiert werden und sich dazu äußern können. Dies wird über die Erörterung im Netzbeirat sichergestellt.

Zu § 10

Die Vorschrift greift die Regelungen der § 14 AEG und § 3 EIBV auf und wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie neu strukturiert. Sie folgt dabei der Systematik der Richtlinie die zunächst den gesamten Schienengüterverkehr und anschließend den grenzüberschreitenden Personenverkehr regelt. Um weiterhin den bisherigen Zugang zu gewährleisten, wurden über EU-Recht hinaus das Zugangsrecht im Personenverkehr zu Eisenbahnanlagen (Absatz 2) und das allgemeine Zugangsrecht zu Serviceeinrichtungen (Absatz 4) normiert.

Absatz 1

Die Regelung eröffnet den umfassenden Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten.

Absatz 2

Da das Europarecht rein innerstaatliche Sachverhalte der Mitgliedstaaten nicht regelt, nennt Absatz 2 den Grundsatz, dass Zugangsberechtigte mit Sitz in Deutschland sämtliche Arten von Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen erhalten. Der Zugang zu Serviceeinrichtungen wird in Absatz 4 geregelt.

Absatz 3

Die Regelung gibt Zugangsberechtigten mit Sitz im Ausland das Recht, grenzüberschreitenden Personenverkehr zu erbringen. Dies schließt auch den Zugang zu und die Nutzung von Serviceeinrichtungen mit ein. Eine Marktöffnung für Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland für den rein inländischen Personenverkehr erfolgt nicht und soll durch die Vorschriften der Richtlinie 2012/34/EU auch nicht erzielt werden.

Absatz 4

Abweichend vom Aufbau der Richtlinie wurde der Zugang zu Serviceeinrichtungen an dieser Stelle verortet, um die Zugangsrechte der Zugangsberechtigten in einer zentralen Norm zu erfassen. Inhaltlich ergeben sich keine Erweiterungen.

Absatz 5

Die Regulierungsbehörde ist auf Antrag eines betroffenen Unternehmens befugt, den Hauptzweck verbindlich festzustellen. Betroffene Unternehmen sind die Unternehmen, die durch einen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst beeinträchtigt werden können, sowie ggf. auch das Unternehmen, das den Verkehrsdienst betreiben will. Auf Grund des in § 42 Abs. 6 vorgeschriebenen Verfahrens wird letzteres jedoch nur selten Bedarf an einer weiteren Feststellung haben.

Absatz 6

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 11

Absatz 1

Die Regelung enthält in Anlage 2 Nummer 1 die von Betreibern der Schienenwege verpflichtend zur erbringenden Leistungen des Mindestzugangspakets.

Absatz 2

Die Regelung enthält die von Betreibern einer Serviceeinrichtung verpflichtend zur erbringenden Leistungen.

Absatz 3

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 12

Absatz 1

Serviceeinrichtungen müssen grundsätzlich organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig von marktbeherrschenden Akteuren auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt sein, wenn diese eine unmittelbare oder mittelbare Kontrolle über die betreffende Serviceeinrichtung ausüben. Die Richtlinie gibt eine rechtliche Trennung nicht zwingend vor, sondern lässt eine organisatorische Trennung ausdrücklich genügen.

Nach der Richtlinie werden Wartungseinrichtungen, andere technische Einrichtungen wie Reinigungs- und Wascheinrichtungen sowie Hilfseinrichtungen vom Trennungserfordernis nicht erfasst. Auch insoweit erfolgt eine 1:1-Umsetzung.

Absatz 2

Die Vorschrift für Serviceeinrichtungen entspricht der Vorschrift für Eisenbahnanlagen (§ 7 Abs. 2 ERegG).

Absatz 3

Wird die Serviceeinrichtung von einem Betreiber der Schienenwege betrieben, so gelten die Anforderungen des § 12 jedenfalls dann als erfüllt, wenn die strengeren Voraussetzungen des § 8, der die Unabhängigkeit zwischen Betreibern der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen regelt, entsprechend für das Verhältnis zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Betreiber der Serviceeinrichtung vorliegen.

Zu § 13

Absatz 1

Nach Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie sind Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang innerhalb einer von der Regulierungsbehörde festgelegten angemessenen Frist zu beantworten. Die Umsetzung geht insoweit über die Richtlinie hinaus, als danach ein Antrag eines Zugangsberechtigten auf Zugang zur Serviceeinrichtung unverzüglich zu beantworten ist. Dies dient der Entbürokratisierung, da sonst in jedem Einzelfall eine Frist festzulegen wäre. Diese müsste sich daran orientieren, was der Betreiber der Serviceeinrichtung zu leisten im Stande ist. Bei dieser Sachlage kann der Betreiber der Serviceeinrichtung auch gleich durch Gesetz zu einer unverzüglichen, d. h. nicht schuldhaft verzögerten Antwort verpflichtet werden. Kein Fall einer schuldhaften Verzögerung der Beantwortung von Anträgen liegt vor, wenn ein Betreiber einer Serviceeinrichtung sich in seinen Nutzungsbedingungen für die Durchführung eines Vergabeverfahrens ähnlich dem Verfahren der Trassenvergabe zum Netzfahrplan entscheidet und dementsprechend Anmeldungen bis zu einem bestimmten Stichtag sammelt, bevor er mit ihrer gemeinsamen Koordinierung beginnt.

Absatz 2 und 3

In der Praxis wird es aus Gründen beschränkter Kapazität regelmäßig zu Konflikten kommen, so dass es eines Verfahrens zur Konfliktbewältigung bedarf. Die Regelungen der Absätze 2 und 3 enthalten Verfahrensweisen, die eine Konfliktlösung vor Befassung der Regulierungsbehörde herbeiführen. Ein Konflikt liegt vor, wenn mehrere Zugangsberechtigte für eine freie Kapazität Anträge über zeitgleiche oder sich zeitlich überschneidende, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen stellen. Zur Konfliktlösung wurde im Wesentlichen § 10 der geltenden EIBV in das ERegG überführt: In einem ersten Schritt sollen Zugangsberechtigte miteinander in Verhandlung treten, um eine einvernehmliche Lösung zu finden. Gelingt dies nicht, so wendet der Betreiber der Serviceeinrichtung die Vorrangkriterien des Absatzes 3 an.

Eine tragfähige Alternative kann sowohl in zeitlicher wie auch in örtlicher Hinsicht bestehen. So kann der geplante Verkehr auch mit einer geringfügigen zeitlichen Abweichung für den Zugangsberechtigten durchführbar sein. Ebenso kann die Umleitung auf eine andere Strecke, auf der eine Serviceeinrichtung zur Verfügung steht, akzeptabel sein. Ob eine tragfähige Alternative vorliegt, ist an den Umständen des jeweiligen Verkehrsdienstes zu beurteilen. Als „tragfähig" ist eine Alternative nur dann zu betrachten, wenn der Betreiber der anderen Serviceeinrichtung, auf die verwiesen wird, auch zum Abschluss eines Vertrages mit dem Zugangsberechtigten bereit ist. Im Rahmen von Absatz 2 muss – soweit vorhanden – eine Alternative für die Gesamtsituation genannt werden, also z. B. bei einem Konflikt von drei Zugangsberechtigten eine Lösung für die beiden anderen aufgezeigt werden. Das setzt voraus, dass es eine solche Alternative gibt. Gibt es mehr als eine tragfähige Variante, so können selbstverständlich auf freiwilliger Basis alle Optionen benannt werden.

Zu Absatz 3

Das Entscheidungsverfahren nach Absatz 3 knüpft an das Koordinierungsverfahren nach Absatz 2 an, wenn und soweit durch Verhandlungen keine Lösung des Konflikts erzielt werden konnte. Für diesen Fall hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung ein in den Nummern 1 bis 4 beschriebenes abgestuftes Vorgehen zur Ermittlung von vorrangigen Nutzungsanträgen einzuhalten. Erst wenn nach Prüfung aller Vorrangkriterien keine Lösung des Konflikts möglich ist, darf und muss der Betreiber einer Serviceeinrichtung ein Höchstpreisverfahren nach Nummer 5 durchführen.

Nummer 1

Vorrang haben Zugangsberechtigte, die den ihnen zugewiesenen Schienenweg faktisch nur nutzen können, wenn sie auch Zugang zu der Serviceeinrichtung erhalten. Dies ist im Sinne einer optimalen Nutzung der Schieneninfrastruktur. Einer vereinbarten Zugtrasse steht eine Trasse, die im vorläufigen Netzfahrplan bestätigt wurde, gleich.

Aus dem Vorrangkriterium nach Nummer 1 ist allerdings nicht abzuleiten, dass Kapazitäten in Serviceeinrichtungen generell nur an Zugangsberechtigte vergeben werden dürften bzw. könnten, die (schon) eine Zugtrasse beantragt haben. Auch wenn (noch) keine Zugtrassen beantragt sind, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung über den Antrag des Zugangsberechtigten zu befinden ohne ihn von vornherein als beispielsweise unplausibel zurückzuweisen.

Nummer 2

Die Regelung betrifft den Zugang zu Wartungseinrichtungen. Sie werden häufig von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Instandhaltung der eigenen Fahrzeuge betrieben und unterhalten. Das damit verbundene erhöhte wirtschaftliche Risiko kann auf diese Weise berücksichtigt werden, indem den verbundenen Unternehmen zulässiger Weise Vorrang vor Interessen Dritter eingeräumt wird.

Nummer 3

Der Betreiber der Serviceeinrichtung hat in seinen Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen weitere, von den Nummern 1 und 2 nicht umfasste, Kriterien aufzustellen, die zur Anwendung kommen, wenn eine Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich ist.

Nummer 4

Ist der Fall so ungewöhnlich, dass auch eine Lösung aufgrund der Nutzungsbedingungen nicht möglich ist, dient das Kriterium der „tragfähigen Alternative“ als Entscheidungsgrundlage. Danach haben diejenigen den Vorrang für die Nutzung der beantragten Serviceeinrichtung, die andere Serviceeinrichtungen nicht nutzen können.

Nummer 5

Das Höchstpreisverfahren ist die letzte Möglichkeit zu einer Entscheidung zu gelangen, wenn die Anwendung der Vorrangkriterien nach den Nummern 1 bis 4 zu keinem abschließenden Ergebnis geführt haben. Es ist entspricht durch die Verweisung dem Höchstpreisverfahren für Schienenwegkapazität.

Absatz 4

Die Regelung dient der Transparenz. Aufgrund der Mitteilungen hat die Regulierungsbehörde jederzeit den Überblick über das Marktgeschehen. Die Information über die beabsichtigte ablehnende Entscheidung hat wegen der Begründungspflicht sowohl gegenüber den Zugangsberechtigten (Satz 1) als auch gegenüber der Regulierungsbehörde (Satz 2 und § 72 Satz 1 Nr. 3) zu erfolgen. Um im Sinne der Transparenz dem Zugangsberechtigten die Nachvollziehbarkeit einer beabsichtigten Ablehnung zu ermöglichen, sind diese schriftlich zu begründen (Satz 1). Im Falle einer unzureichenden oder nicht zutreffenden Begründung steht dem Zugangsberechtigten nach Absatz 5 die Möglichkeit offen, die Regulierungsbehörde mit dem Vorgang zu befassen. Satz 3 stellt klar, dass von der Mitteilungspflicht gegenüber der Regulierungsbehörde auch die Informationen über tragfähige Alternativen umfasst sind. Dabei muss jeweils nur eine Alternative für jeden Antrag eines Zugangsberechtigten vom Betreiber der Serviceeinrichtung genannt werden, soweit es eine solche gibt. Gibt es darüber hinaus weitere Varianten, so können diese selbstverständlich auch genannt werden, dies ist jedoch freiwillig.

Absatz 5

Die Regelung ermöglicht die Überprüfbarkeit von Entscheidungen des Betreibers der Serviceeinrichtung durch die Regulierungsbehörde und stellt einen wichtigen außergerichtlichen Schutz der Zugangsberechtigten sicher.

Absatz 6

Sofern die Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung nicht ausreichen, dürfen Anträge abgelehnt werden. Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist zu Investitionen zur Vergrößerung der Kapazität nicht verpflichtet. Er muss auch nicht wie ein Betreiber der Schienenwege einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegen.

Dem Zugangsberechtigen steht es jederzeit frei, in die Schaffung geeigneter Serviceeinrichtungen zu investieren und diese selbst zu betreiben.

Zu § 14

Die Vorschrift regelt den Zugang zu Zusatz- und Nebenleistungen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen Zusatzleistungen auch für Dritte erbringen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören. Auf das Erbringen von Nebenleistungen dagegen besteht kein Anspruch, auch wenn sie zum Geschäftsbetrieb gehören.

Absatz 1

Zusatzleistungen, die einem Marktteilnehmer angeboten werden, müssen auch anderen Marktteilnehmern zu gleichen Konditionen angeboten werden. Eine nicht abschließende Auflistung von Zusatzleistungen findet sich in Anlage 2 Nummer 3. Ob eine solche Leistung überhaupt angeboten wird, ist alleinige Entscheidung des Betreibers einer Serviceeinrichtung oder des Betreibers des Schienenwegs. In Abweichung zur bisherigen Rechtslage (Anlage 1 zu § 3 EIBV) gehört auch die Bereitstellung von Fahrstrom zu den Zusatzleistungen. Der Preis für den Fahrstrom ist auf der Rechnung getrennt auszuweisen, um eine transparente Erhebung der Fahrpreise nach einheitlichen Grundsätzen sicherzustellen. Diese Verpflichtung besteht nur für diejenigen Betriebsstandorte, an denen die jeweilige Leistung auch angeboten wird.

Die Regelung bezieht sich Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen. Auf diese Weise werden gleichartige Sachverhalte auch gleich reguliert.

Absatz 2

Eine nicht abschließende Auflistung von Nebenleistungen findet sich in Anlage 2, Nummer 4. Eine Verpflichtung des Betreibers der Schienenwege bzw. einer Serviceeinrichtung, Nebenleistungen anzubieten, besteht nicht. Erbringt der Betreiber sie jedoch, muss er sie allen Zugangsberechtigten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen anbieten.

Absatz 3

Auch auf Anträge für Zusatz- oder Nebenleistungen muss unverzüglich geantwortet werden.

Zu § 15

Der Werksbahnbetreiber hat ein Interesse, zu sicherheitssensiblen Infrastrukturen keinen allgemeinen Zugang gewähren zu müssen. Der auf einem Werksbahngelände ansässige Unternehmer ist dagegen an einer Versorgung über das Schienennetz interessiert. Die Regelungen zu der Werksbahn gewährleisten einen Ausgleich der Interessen.

Absatz 1

Der Betreiber einer Werksbahn muss sich entscheiden, ob er sich vorbehält, Transporte auf dem Werksbahngelände selbst zu erbringen bzw. durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen. In diesem Fall besteht kein Zugangsanspruch Dritter. Da beispielsweise nur Teile der Infrastruktur sicherheitssensibel sein können, wird es dem Infrastrukturbetreiber auch ermöglicht, den Vorbehalt nur für einen Teil der von ihm betriebenen Infrastruktur zu erklären. Dem Interesse der Anlieger an Klarheit und Planungssicherheit wird durch die Festschreibung einer Informationspflicht Rechnung getragen.

Absatz 2

Behält sich ein Betreiber der Werksbahn nicht vor, Transporte auf der von ihm betriebenen Infrastruktur selbst zu erbringen bzw. durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen, besteht ein Zugangsanspruch Dritter, mit der weiteren Folge, dass das Diskriminierungsverbot gegenüber dem Betreiber der Werksbahn Anwendung findet. Ist nach diesen Grundsätzen Zugang zu gewähren, besteht der allgemeine Zugangsanspruch nur, soweit dies für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen erforderlich ist. Nutzungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, die für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen und der an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen nicht erforderlich sind, wie z. B. das Abstellen von Nahverkehrszügen auf dem Werksbahngelände, können daher nicht auf den Zugangsanspruch gestützt werden.

Absatz 3

Die Entscheidung eines Betreiber der Werksbahn nach Absatz 2, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur nicht selbst durchzuführen oder durchführen zu lassen, kann revidiert werden. Mit Rücksicht auf die Planungssicherheit der bisherigen Nutzer der Eisenbahninfrastruktur kann dies nur zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode mit Wirkung für die Zukunft geschehen. Die Schließungsabsicht ist den Nutzern in diesem Fall spätestens zwei Monate vor Beginn der Trassenbestellfrist schriftlich bekannt zu geben. Dadurch wird gewährleistet, dass die bisherigen Nutzer der Eisenbahninfrastruktur deren beabsichtigte Schließung zur nächsten Netzfahrplanperiode bereits vor der Bestellung von Zugtrassen für das nächste Fahrplanjahr in ihren Planungen berücksichtigen und entsprechend planen können.

Absatz 4 und 5

Durch die Neuregelung werden Werksbahnen auch bei der Gewährung eines Zugangs weitgehend von den Anforderungen des Eisenbahnregulierungsrechts befreit. So besteht z. B. keine Pflicht, Nutzungsbedingungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Allerdings sind alle Betreiber von Werksbahnen dazu verpflichtet, ihre Entgelte diskriminierungsfrei zu erheben.

Zu § 16

Die Regelung stellt klar, dass Durchführungsrechtsakte zu den Regelungen in §§ 13 bis 15 Vorrang haben.

Zu § 17

Um die Europäische Kommission in die Lage zu versetzen, eine Übersicht über die Marktsituation in den Eisenbahnverkehrsmärkten zu erhalten, ist sie auf die Zuarbeit durch die Mitgliedsstaaten angewiesen. Es ist somit erforderlich, dass die Mitgliedstaaten eine Marktüberwachung der nationalen Schienenverkehrsmärkte durchführen und die Ergebnisse der Europäischen Kommission zur Verfügung stellen. Gemäß § 72 hat die Regulierungsbehörde zudem regelmäßig den Deutschen Bundestag und dem Bundesrat über die Markt- und Wettbewerbsentwicklung zu unterrichten.

Absatz 1

Die Vorschrift benennt das Ziel der Marktüberwachung. Neben der obligatorischen Marktüberwachung ist die Regulierungsbehörde berechtigt, Studien und Marktanalysen durchzuführen. Die Regulierungsbehörde hat bei der Datenerhebung zu berücksichtigen, wie hoch der hierdurch entstehende Aufwand für die betroffenen Unternehmen ist.

Absatz 2

Die Vorschrift beschreibt den Gegenstand der Marktüberwachung mit Regelbeispielen. Absatz 2 Nr. 2 d umfasst auch die Preise und Qualität der Serviceleistungen und auch die Einhaltung der Anforderungen für mobilitätseingeschränkte oder behinderte Personen.

Absatz 3

Die Regulierungsbehörde ist bei der Durchführung eigener Studien auf Informationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Zugangsberechtigten angewiesen. Hierdurch können praxisnahe Regulierungskonzepte entwickelt werden. Soweit die Regulierungsbehörde gesonderte Erhebungen für Studien und Marktanalysen im Einzelfall durchführt, ist ein Personenbezug nicht erforderlich. Datenschutzrechtlich haben diese Erhebungen daher in nicht personenbezogener Form zu erfolgen. Die Aufzählung der Richtlinie wird unverändert übernommen und um die Informationen ergänzt, die Gegenstand eines noch zu erlassenden Durchführungsrechtsaktes werden. Auf diese Weise erhält die Regulierungsbehörde die Daten, die erforderlich sind, um ihre Pflichten nach Absatz 5 gegenüber der Kommission und ihre Aufgaben nach diesem Gesetz zu erfüllen. Darüber hinausgehende Informationen sollen unter Beachtung des Prinzips der Datensparsamkeit nicht verlangt werden können. Aus der Vorschrift ergibt sich des Weiteren keine Befugnis der Bundesnetzagentur von den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen über die normierten Punkte hinausgehende gesonderte Erhebungen oder die Durchführung eigener Marktanalysen zu verlangen. Absatz 3 Nr. 2 umfasst auch die Qualität der Serviceleistungen und auch die Einhaltung der Anforderungen für mobilitätseingeschränkte oder behinderte Personen.

Absatz 4

Die Vorschrift stärkt die Zusammenarbeit zwischen Regulierungs- und Genehmigungsbehörde zum Zwecke der Marktüberwachung. Hierfür wird die Genehmigungsbehörde verpflichtet, Daten zum Zwecke der Marktüberwachung an die Regulierungsbehörde weiterzugeben.

Absatz 5

Zur Unterrichtung der Europäischen Kommission stellt die Regulierungsbehörde dieser die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienenwege zur Verfügung. Hierbei sind die Interessen der Sozialpartner, mithin insbesondere von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbänden zu berücksichtigen. Dies ermöglicht der Europäischen Kommission, sinnvolle Maßnahmen für die Entwicklung des Eisenbahnmarktes in der Europäischen Union zu treffen.

Absatz 6

Die Regelung stellt klar, dass Durchführungsrechtsakte Vorrang haben.

Absatz 7

Durch die Regelung wird eine Marktbeobachtung nach gemeinsamen Kriterien oder in bewusster Abgrenzung der methodischen Ansätze voneinander erleichtert.

Zu § 18

§ 18 enthält eine Auslegungsregel, die das Ziel der nachfolgenden Vorschriften, eine effektive Nutzung vorhandener Schienenwegkapazitäten herbeizuführen, einleitend verdeutlicht. Hierdurch sollen die gesamtgesellschaftlichen Kosten von Verkehrsdiensten verringert und ein marktwirtschaftliches Verhalten von Betreibern der Schienenwege gefördert werden. Die Anwendung der nachfolgenden Regelungen hat daher stets nach der Maßgabe zu erfolgen, dass sie nicht zu einer ineffizienten Zuteilung von Schienenwegkapazitäten führen darf. Gleichzeitig ist die Qualität der angebotenen Dienstleistungen zu berücksichtigen. So wäre beispielsweise eine theoretisch mögliche Zuteilung von Zugkapazitäten in einem geringen Zeitabstand ineffizient, wenn diese in der praktischen Durchführung regelmäßig zu Verspätungen oder anderweitigen Problemen im Betriebsablauf führen würde.

Zu § 19

Absatz 1

Die Vorabveröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die Betreiber der Schienenwege stellt eine wesentliche Vorschrift zur Schaffung von Transparenz für die Zugangsberechtigten dar. Diese erhalten darüber hinaus die Möglichkeit zur Stellungnahme. Um einerseits den Erfüllungsaufwand zu begrenzen und andererseits den internationalen Eisenbahnverkehr zu fördern, wird die Pflicht zur zweisprachigen Veröffentlichung auf das Transeuropäische Eisenbahnnetz und solche Schienenwege begrenzt, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben. Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind zwingend in Deutsch und einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese weitere Sprache kann vom Betreiber der Schienenwege frei gewählt werden.

Absatz 2

Die Regelung gestaltet das von der Richtlinie vorgesehene Konsultationsverfahren aus. Hierfür werden Details geregelt, die das Verfahren konkretisieren, wie der Zeitraum der Veröffentlichung, den Ort der Veröffentlichung oder die Möglichkeit zur Stellungnahme für die Zugangsberechtigten. Änderungen sind auf transparente Art und Weise darzustellen. Die Beteiligten sind bei Veröffentlichung ausdrücklich auf die Möglichkeit zur Stellungnahme hinzuweisen. Stellungnahmen erleichtern dem Betreiber der Schienenwege, die Bedürfnisse der Zugangsberechtigten bei der Gestaltung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu berücksichtigen.

Absatz 3

Sämtliche für die Zugangsberechtigten relevanten Informationen sollen in einem zentralen Dokument verfügbar sein. Die Richtlinie ermöglicht bezüglich der Information für Zugangsberechtigte über Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, sowohl die Übernahme der Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen selbst wie auch die Veröffentlichung eines Hyperlinks, der auf die Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtung verweist. Zum Zweck der klaren optischen und rechtlichen Trennung zwischen den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen wurde der Weg gewählt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen ein eigenes Dokument mit den Nutzungsbedingungen für die jeweilige Serviceeinrichtung im Internet bereitstellen und den Hyperlink hierzu dem Betreiber der Schienenwege mitteilen. Des Weiteren wird so sichergestellt, dass der Umfang der Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch bei größeren Betreibern der Schienenwege beherrschbar bleibt. Auf diese Weise ist auch klargestellt, dass lediglich die Aufnahme der Verlinkung in den Verantwortungsbereich des Betreibers der Schienenwege fällt. Sämtliche inhaltlichen Änderungen und Aktualisierungen sind Aufgabe des Betreibers der Serviceeinrichtung.

Absatz 4

Nach Absatz 4 hat auch der Betreiber einer Serviceeinrichtung Nutzungsbedingungen mit dem Mindestinhalt der Festlegung der Grundsätze des Koordinierungsverfahrens (§ 13 Absatz 2 Satz 4), der Festlegung der Kriterien,

welche im Falle eines Zuweisungskonflikts nach Maßgabe des § 13 Absatz 3 Nummer 3 zur Lösung des Konflikts angewendet werden sollen und Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 aufzustellen. Neu gegenüber geltendem Recht ist die Verpflichtung der Betreiber der Schienenwege nach Anlage 3 Ziffer 6, auch über die in Serviceeinrichtungen erbrachten Dienstleistungen zu informieren. Es ist ausreichend, wenn der Betreiber einer Serviceeinrichtung diese Informationen dem Betreiber der Schienenwege übermittelt, die dieser wiederum in seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen übernimmt.

Absatz 5

Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind stets auf dem neusten Stand zu halten. Die Betreiber der Schienenwege und der Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass in den Nutzungsbedingungen stets die aktuelle Version der einzelnen Bedingungen beschrieben ist. Bei Bedarf sind diese zu ändern. Diese Regelung stellt einen allgemeinen Grundsatz dar. Sie schützt das Vertrauen der Zugangsberechtigten auf einen jederzeit aktuellen Stand der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen.

Absatz 6

Für die Planung der von ihnen zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen benötigen die Zugangsberechtigten eine Vorlaufzeit. Die Regelung sieht daher vor, dass die endgültige Fassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für die folgende Netzfahrplanperiode vier Monate vor dem Ablauf der Frist für die Beantragung von Schienenwegkapazität zu veröffentlichen ist.

Durch die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen erhalten die Zugangsberechtigten Planungssicherheit für eine gesamte Fahrplanperiode, da die endgültige Fassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen über diesen Zeitraum hinweg verbindlich ist.

Bei der Notwendigkeit zur Aktualisierung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen ergibt sich somit folgendes Verfahren:

1. Veröffentlichung des Entwurfs der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Absatz 2 Satz 1.
2. Durchführung des Konsultationsverfahrens (mindestens ein Monat Zeit zur Stellungnahme für die Zugangsberechtigten) nach Absatz 2 Satz 3.
3. Veröffentlichung der endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Schienenwegkapazität nach Absatz 6.

Zwischen dem zweiten und dem dritten Schritt findet das Verfahren nach §§ 72 Satz 1 Nr. 5, 74 Absatz 1 Nr. 4 statt. Der Betreiber der Schienenwege hat die Regulierungsbehörde über die beabsichtigten Änderungen bzw. die Neufassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu unterrichten und diese zur Prüfung vorzulegen. Die Regulierungsbehörde hat sechs Wochen Zeit, diese auf ihre Vereinbarkeit mit den Vorschriften des Eisenbahnrechts zu überprüfen.

Zu § 20

Die Vorschrift regelt das Vertragsverhältnis zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege bzw. den Betreibern von Serviceeinrichtungen.

Zu § 21

Absatz 1

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen müssen einen Teil über Betriebssicherheit enthalten. Dies betrifft beispielsweise betrieblich-technische Regelwerke. Die Zugangsberechtigten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, sollen keine Sicherheitsbestimmungen vereinbaren können, da sie nicht in der unmittelbaren Sicherheitsverantwortung stehen. Vereinbarungen über die Sicherheit sind daher auch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege bzw. den Betreibern einer Serviceeinrichtung zu schließen, wenn es sich bei dem Zugangsberechtigten nicht um eine Eisenbahn handelt. Des Weiteren wird die Klarstellung des bisherigen § 13 Absatz 4 EIBV integriert: Rechte an Zugtrassen dürfen nicht ausgeübt werden, solange keine Vereinbarung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffend der Betriebssicherheit geschlossen worden ist. Alle übrigen Bestandteile können (weiterhin) von sämtlichen Zugangsberechtigten rechtswirksam eingegangen werden.

Absatz 2

Der Absatz dient der Klarstellung. Für die materielle Prüfung der Vorschriften über die Betriebssicherheit sind die Eisenbahnaufsichtsbehörden zuständig, für die Eisenbahnen des Bundes also das Eisenbahn-Bundesamt. Dadurch dass die Regelungen über die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen von § 14 Absatz 6 AEG in § 21 ERegG verschoben worden sind, gehören die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen nicht mehr zu den Gegenständen „dieses Gesetzes“, mit denen der § 5 Abs. 1 Ziffer 1 AEG den Umfang der Eisenbahnaufsicht beschreibt.

Die Bestimmungen behandeln und Maßnahmen ergreifen, dürften die Eisenbahnaufsichtsbehörden ohne diese Regelung nur dann, wenn die Verpflichtung zum sicheren Betrieb nach § 4 AEG beeinträchtigt wäre. Der sichere Betrieb ist jedoch nicht schon bei dem Aufstellen einer der Sicherheit entgegenstehenden Regelung beeinträchtigt. Die Rechtsprechung verlangt als Tatbestandsvoraussetzung für eine Beeinträchtigung des sicheren Betriebes das Vorliegen einer konkreten Gefahr. In den meisten Beanstandungsfällen liegt jedoch noch keine konkrete Gefahr des Betriebes vor. Daher wird hier klargestellt, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden bei Sicherheitsproblemen gegen die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen vorgehen können, auch wenn noch keine konkrete Gefahr vorliegt.

Zu § 22

Die Vorschrift enthält die bisher in § 11 Absatz 3 EIBV enthaltenen Regelungen zum Eintritt des Drittunternehmers.

Zu § 23

Absatz 1

Nichtdiskriminierende Bedingungen für sämtliche Marktteilnehmer werden nur dann erreicht, wenn die Zugangsvoraussetzungen einschließlich der hier gegenständlichen Entgeltregelungen bezüglich des gesamten Schienennetzes eines Betreibers der Schienenwege vereinheitlicht sind.

Absatz 2

Entgeltregelungen müssen gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen nichtdiskriminierend angewendet werden. Durch die Vorschrift, dass Differenzierungen innerhalb von Verkehrsdiensten bundesweit gelten müssen und dass die Entgelte für die jeweiligen Leistungen bundesweit zu mitteln sind, soll erreicht werden, dass Verkehre auf besonders teuren Strecken (Brücken, Tunnel) nicht unmöglich gemacht werden.

Zu § 24

Absatz 1

Klarstellung, dass die Kosten, die durch Eigenmittel gedeckt werden, in die Gesamtkosten eingehen, auch wenn sich ein Betreiber der Schienenwege gegenüber einer Gebietskörperschaft vertraglich zur Leistung von Eigenmitteln verpflichtet.

Absatz 2

Die Vorschrift dient der Transparenz. Auf diese Weise kann eine belastbare Finanzplanung des Betreibers der Schienenwege zur Instandhaltung oder Erneuerung der Schienenwege erfolgen bzw. können mögliche Finanzierungsprobleme offengelegt werden.

Absatz 3

Der Regulierungsbehörde soll die Möglichkeit gegeben werden, Betreiber der Schienenwege von der Verpflichtung zur umfangreichen Darstellung der Aktiva zu befreien. Transparenz und Wettbewerb in den Eisenbahnmärkten dürfen hierdurch allerdings nicht gefährdet werden.

Absatz 4

Die von Betreibern der Schienenwege zu erbringenden Leistungen müssen für die Zugangsberechtigten klar erkennbar sein und den Entgelten für eine spezifische Leistung zugeordnet werden können. Die auf Seiten der Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten müssen für die Preisbildung einer bestimmten Leistung zugeordnet werden. So kann die Regulierungsbehörde die Preisbildung der Betreiber der Schienenwege nachvollziehen und somit ihren Aufgaben, insbesondere der Entgeltregulierung und Marktüberwachung, nachkommen.

Zu § 25

Der Verdeutlichung des Ablaufs des Verfahrens bis zur Entgeltgenehmigung dienen folgende Schemata.

A. Kurzübersicht

1.	Feststellung des **Ausgangsniveaus der Gesamtkosten**, die zur Erbringung des Mindestzugangspaketes anfallen	§ 25 Absatz 1
2.1	Feststellung der **Obergrenze der Gesamtkosten** für die Bereitstellung der Infrastruktur aufgrund der gesetzlichen Regelung **ohne qualifizierte Regulierungsvereinbarung**	§ 25 Absatz 2
2.2	Feststellung der **Obergrenze der Gesamtkosten** für die Bereitstellung der Infrastruktur aufgrund der gesetzlichen Regelung **mit qualifizierter Regulierungsvereinbarung**	§ 29 Absatz 5
2.3	Ggf. Korrektur der Obergrenze bei **qualifizierter Regulierungsvereinbarung** (§ 25 Abs. 3 bis 5)	Prüfung durch BNetzA auf Antrag oder von Amts wegen

2.4	Ggf. Korrektur der Obergrenze bei Nicht-Erreichbarkeit (§ 26 Abs. 1)	Prüfung durch BNetzA auf Antrag oder von Amts wegen
3	Verteilung der nach 2. festgestellten Kosten nach Markttragfähigkeit auf die einzelnen Verkehrsdienste.	§ 26 Absatz 2, § 23, § 31 bis § 41

B. Schema zum Verfahren der Entgeltregulierung

1.1	Feststellung des **Ausgangsniveaus der Gesamtkosten**, die zur Erbringung des Mindestzugangspaketes anfallen	Kostenhöhenprüfung durch die BNetzA
	Basisjahr: ein Jahresdurchschnitt über einen durch die BNetzA zu bestimmenden Zeitraum, der maximal fünf Jahre betragen darf. (Die Betrachtung ist vergangenheitsbezogen.)	
	Anwendung auf: die gesamte Regulierungsperiode	
	Nur Kosten, die der Betreiber der Schienenwege selbst decken muss, werden berücksichtigt, nicht die durch Zuwendungen gedeckten Kosten.	
1.2	Feststellung der Betriebsleistung (Anzahl der Trassenkilometer), die zum Basisjahr nach 1.1 gehört	Betreiber der Schienenwege; Prüfung durch die BNetzA
2.1	Feststellung der **Obergrenze der Gesamtkosten** für die Bereitstellung der Infrastruktur aufgrund der gesetzlichen Regelung **ohne qualifizierte Regulierungsvereinbarung**	Berechnung durch die BNetzA
	Anwendung auf: eine Netzfahrplanperiode	
	Ausgangsniveau der Gesamtkosten	
+	Betrag auf Grundlage einer Inflationierung	gesetzlich vorgegeben, Daten von Destatis, Berechnung durch BNetzA
-	Betrag auf Grundlage des Produktivitätsfortschritts	gesetzlich vorgegeben, Daten von Destatis, Berechnung durch BNetzA
ggf. +	Korrektur der Obergrenze, wenn nicht erreichbar (§ 26 Abs. 1)	Prüfung durch BNetzA auf Antrag oder von Amts wegen
=	**Obergrenze der Gesamtkosten**	Berechnung durch BNetzA
2.2	Feststellung der **Obergrenze der Gesamtkosten** für die Bereitstellung der Infrastruktur aufgrund der gesetzlichen Regelung **mit qualifizierter Regulierungsvereinbarung**	Berechnung durch die BNetzA
	Anwendung auf: eine Netzfahrplanperiode	

2.2.0	Kostenzuordnung zu Regulierungsvereinbarung: Überprüfung, in welcher Höhe die nach Ziffer 1.1 festgestellten Kosten durch Mittel gedeckt werden, die Gegenstand einer Vereinbarung nach § 29 ERegG sind.	Prüfung durch die BNetzA
	Ergebnis (nur zwei Möglichkeiten):	
2.2.1	durch Mittel gedeckt, die Gegenstand einer Vereinbarung nach § 29 ERegG sind:	
	Dieser Betrag wird unverändert zur Feststellung der Obergrenze der Gesamtkosten übernommen. Es wird kein Inflationsausgleich addiert und kein Produktivitätsfortschritt abgezogen. (§ 29 Abs. 5)	Übernahme des durch BNetzA geprüften Betrages
+		
2.2.2	nicht durch Mittel gedeckt, die Gegenstand einer Vereinbarung nach § 29 ERegG sind:	
	Dieser Betrag wird im Verfahren unter 2.1 dargestellt ermittelt	
ggf. +/-	Korrektur der Obergrenze bei mehr als geringfügig verändertem Aufwand im Vergleich zum Ausgangsniveau, der durch die Regulierungsvereinbarung veranlasst ist (§ 25 Abs. 3-5)	Prüfung durch BNetzA auf Antrag oder von Amts wegen
ggf. +	Korrektur der Obergrenze, wenn (aus anderen Gründen) nicht erreichbar (§ 26 Abs. 1)	Prüfung durch BNetzA auf Antrag oder von Amts wegen
=	**Obergrenze der Gesamtkosten**	Berechnung durch BNetzA
3	**Verteilung der nach 2. festgestellten Kosten nach Markttragfähigkeit auf die einzelnen Verkehrsdienste. Bezogen auf die unter 1.2 festgestellte Betriebsleistung, darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht überschritten werden.**	Betreiber der Schienenwege
	Überprüfung durch BNetzA, ob die Summe der durch den Betreiber ermittelten und zur Genehmigung vorgelegten Entgelte unter Berücksichtigung der unter 1.2 festgestellten Betriebsleistung kleiner bzw. gleich der Obergrenze der Gesamtkosten ist.	Überprüfung und Genehmigung durch BNetzA

Allgemeines

Kosten

Es wird durchgehend zwischen den entstehenden Kosten und den Mitteln, zur Deckung der entstehenden Kosten unterschieden. In das Ausgangsniveau werden alle Kosten eingerechnet, die durch Eigenmittel des Betreibers der Schienenwege zu decken sind. Zuwendungen bleiben außen vor. Die durch Zuwendungen gedeckten Kosten werden somit nicht preiswirksam. Für die Entgeltregulierung ist die aus dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten berechnete Obergrenze der Gesamtkosten wesentlich. Dieses Verfahren wird grundsätzlich schon heute angewendet.

Preis

Zur Bestimmung des (regulierten) Preises müssen die Kosten zur produzierten Betriebsleistung in Beziehung gesetzt werden. Die Betriebsleistung bleibt als Berechnungsgröße über die gesamte Regulierungsperiode gleich, während die Obergrenze der Gesamtkosten jährlich bestimmt wird. Grundsätzlich gilt Folgendes: Die Summe der mit der jeweiligen zum Zeitpunkt der Bildung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten bestimmten Betriebsleistung multiplizierten Entgelte der Verkehrsdienste und Marktsegmente darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht überschreiten.

Behandlung von Zuwendungen

Es fließen nur die bereits um Zuwendungen bereinigten Kosten in das Ausgangsniveau der Gesamtkosten ein, folglich die Kosten, die vom Betreiber der Schienenwege durch Eigenmittel zu decken sind. Die Regulierungsbehörde kann jedoch auch die Herleitung der jeweiligen Kosten überprüfen, soweit auch Zuwendungen gewährt wurden, siehe § 27 Absatz 2.

Für die gesamte Regulierungsperiode ist eine von der Höhe der jährlichen Zuwendungen unabhängige Kostenbasis Ausgangspunkt der mehrjährigen Anreizsetzung.

Qualitätsvorgaben

Zweck von Qualitätsvorgaben ist es, zu verhindern, dass die Vorgaben einer Preisregulierung dadurch erfüllt werden, dass (unrentable) Leistungen ohne weiteres abgebaut werden. Dieses Ziel wird bereits durch den geltenden § 11 AEG erreicht, da er die Qualität im regulatorischen Sinn bereits sichert. Wenn im Eisenbahnbereich eine bestimmte Infrastruktur nicht mehr betrieben werden soll, kann dies nicht nur aufgrund einer reinen unternehmerischen Entscheidung geschehen, sondern es muss das Verfahren nach § 11 AEG durchlaufen werden. Diesem Stilllegungsverfahren unterfällt jede „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“. Einer gesonderten Berücksichtigung bei der Entgeltregulierung bedarf es daher nicht.

Im Einzelnen

Absatz 1

Die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten bildet die Grundlage für die Berechnung der Entgelte. Es handelt sich, wie sich aus der Bezugnahme auf das Basisjahr ergibt, um eine rein vergangenheitsbezogene Betrachtung.

Die Vorschrift bestimmt, welche Informationen der Betreiber der Schienenwege liefern muss und welche Festlegungen die Regulierungsbehörde trifft. Dass das Basisjahr auf einer Durchschnittsbildung beruht, ist sachgerecht, um jährliche Verwerfungen durch Bezugnahme auf ein untypisches Jahr zu vermeiden. Der verwendete Begriff der Trassenkilometer bezeichnet die von einem Zug zurückgelegte Distanz in Kilometern. Der Begriff ist identisch mit dem Begriff der Zugkilometer, ist jedoch im Regulierungskontext gebräuchlicher. Der verwendete Begriff der Betriebsleistung bezeichnet im Rahmen von §§ 25 – 27 die Menge der Trassenkilometer auf dem Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege.

Es wird eine gesonderte Prüfungs- und Festlegungsbefugnis der Regulierungsbehörde hinsichtlich der Höhe des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten eingeführt. Ohne diese wäre eine Überprüfung erst inzident im Rahmen der ersten Entgeltgenehmigung möglich. Dies würde aufgrund des späten Zeitpunkts der Prüfung zu Rechtsunsicherheiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen führen.

Absatz 2

Die Vorschrift regelt vom Ausgangsniveau der Gesamtkosten ausgehend das weitere Verfahren zur Entgeltbestimmung. Als nächster Schritt ist die Obergrenze der Gesamtkosten zu berechnen. Im ersten Jahr der Regulierungsperiode werden auf der Grundlage des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten die Inflationierung nach § 28 Absatz 1 addiert und der Produktivitätsfortschritt nach § 28 Absatz 2 subtrahiert. Im Folgejahr wird auf den so errechneten Betrag der Obergrenze der Gesamtkosten das Verfahren des ersten Jahres angewendet (Addition der Inflationierung etc.). Auf diese Art und Weise werden Inflationierung und Produktivitätsfortschritt kumuliert.

Absatz 3

Da die Herleitung des Ausgangsniveaus und somit auch der Obergrenze rein vergangenheitsbezogen ist, kann es gerade bei Regulierungsvereinbarungen zu deutlichen Abweichungen zwischen den verschiedenen Vereinbarungen in den verschiedenen Regulierungsperioden kommen. Denkbar ist auch, dass in der laufenden Regulierungsperiode erstmals eine Regulierungsvereinbarung vorliegt. Absatz 3 ermöglicht die entsprechenden Anpassungen, um die jeweils aktuelle Vereinbarung abzubilden. Anlage 4 Nummer 6 legt die Einzelheiten dieses Verfahrens fest. Bei einer nur geringfügigen Veränderung der Obergrenze soll der Aufwand des Korrekturverfahrens vermieden werden. Wann ein Korrekturverfahren trotz Veränderungen nicht erfolgt, wurde bewusst durch den unbestimmten Rechtsbegriff „geringfügig“ und nicht etwa durch eine feste Vorgabe beispielsweise einer Veränderungsquote festgelegt, um der Regulierungsbehörde eine sinnvolle Einzelfallprüfung mit Ermessensspielraum zu ermöglichen und die Entwicklung einer sinnvollen Verwaltungspraxis zu erlauben.

Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, inwieweit bei Erhöhungen der Obergrenze nach Absatz 3 eine Inflationierung und die Berücksichtigung eines Produktivitätsfortschritts erfolgt. Der Grundsatz des § 27 Absatz 5, dass alle betragsmäßig in der Regulierungsvereinbarung benannten Verpflichtungen keine Anpassung erfahren, findet auch hier Anwendung.

Absatz 5

Absatz 5 ermöglicht eine nachträgliche Korrektur durch die Regulierungsbehörde, wenn eine Korrektur der Obergrenze nach Absatz 3 sich anhand der tatsächlich getätigten Aufwendungen als unberechtigt hoch erweist.

Zu § 26

Absatz 1

Da jeder Betreiber der Schienenwege dem gleichen Verfahren unterworfen wird und zudem die Betreiber der Schienenwege unterschiedlich strukturiert sind, kann es im Einzelfall zu nicht erreichbaren Vorgaben kommen. Durch die Regelung wird vermieden, dass ein Betreiber der Schienenwege über das ihm tatsächlich Mögliche hinaus verpflichtet wird. Damit der Betreiber der Schienenwege Rechtssicherheit für die Berechnungsgrundlage für seine Entgelte hat, erfolgt eine jährliche Mitteilung der Obergrenze der Gesamtkosten.

Absatz 2

Satz 1

Es ist Aufgabe der Betreiber der Schienenwege, innerhalb der Obergrenze der Gesamtkosten die Preise zu bilden.

Satz 2

Grundsätzlich gilt Folgendes: Die jährlich bestimmte Obergrenze der Gesamtkosten dient als Prüfgröße und wird dazu zur Betriebsleistung, die für das Ausgangsniveau der Gesamtkosten bestimmt wurde und zu den zu genehmigenden Entgelten in Bezug gesetzt.

Dazu werden die zu genehmigenden Entgelte der Verkehrsdienste und Marktsegmente mit den jeweiligen Betriebsleistungen zum Zeitpunkt der Bildung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten multipliziert. Danach werden die einzelnen Ergebnisse addiert, um zu prüfen, ob diese Gesamtsumme die Obergrenze der Gesamtkosten nicht überschreitet.

Steigt daher die Obergrenze der Gesamtkosten und bleibt (wie festgelegt) die Verkehrsmenge als Berechnungsgrundlage konstant, dann kann der Betreiber der Schienenwege den Preis pro Trassenkilometer anheben.

Satz 3

Eine wichtige Klarstellung. Das gesamte System bezweckt eine Preisobergrenze und keine Erlösobergrenze. Dies wird gerade durch die Normierung der Betriebsleistung im Prüfverfahren gem. Satz 2 gewährleistet.

Absatz 3

Die Vorschrift legt den Zeitraum einer Regulierungsperiode fest. Dieser entspricht der Dauer eines typischen Rahmenvertrages.

Zu § 27

Absatz 1

Außergewöhnliche Ereignisse, wie beispielsweise schwere Unwetter oder schwere Unfälle können die Infrastruktur von Betreibern der Schienenwege in größerem Umfang zerstören. Den Betreibern soll es in solchen Fällen möglich sein, die zerstörte Infrastruktur schnellstmöglich wieder instand zu setzen.

Hierzu soll es ihm ermöglicht werden, von Vorgaben der Regulierung befreit zu werden. Auch kann sich aus außergewöhnlich umfangreichen Ausbau- oder Neubauvorhaben ein hoher Eigenmitteleinsatz ergeben, der im Ausgangsniveau nicht oder nicht angemessen abgebildet ist. Auch hier kann eine Ausnahme gewährt werden. Außergewöhnliche Neu- oder Ausbaumaßnahmen liegen insbesondere dann vor, wenn die Investitionskosten besonders hoch sind. Besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastungen durch außergewöhnliche Neu- oder Ausbaumaßnahmen liegen insbesondere dann vor, wenn die Kosten für die Maßnahme durch zuvor unbekannte Tatsachen oder Ereignisse, die außerhalb der Einflussmöglichkeit des Betreibers der Schienenwege liegen, in hohem Umfang über die kalkulierten Kosten der Maßnahme hinausgehen.

Der Regulierungsbehörde wird hierzu ein weiter Ermessensspielraum eingeräumt. Sie kann beispielsweise zeitweise auf eine Absenkung der Obergrenze der Gesamtkosten verzichten oder eine weitere Erhöhung zulassen, um so Mehreinnahmen für den Betreiber der Schienenwege zu ermöglichen, die dieser in die zerstörte Infrastruktur investiert. Die Auswirkungen auf den Markt sind seitens der Regulierungsbehörde stets zu berücksichtigen und ein Interessenausgleich ist vorzunehmen. Ausnahmegenehmigungen sollten zeitlich befristet sein. Zweck der Ausnahmeregelung ist hierbei stets die Wiederherstellung der Infrastruktur, andere Interessen eines Betreibers der Schienenwege kommen nicht in Betracht.

Absatz 2

Die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten und der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten erfolgt nach § 25 Abs. 1 und 2 ausschließlich anhand der durch Eigenmittel des Betreibers der Schienenwege gedeckten Kosten. Absatz 10 räumt der Regulierungsbehörde die Möglichkeit ein, die Herleitung der durch die Nutzer über Entgelte zu refinanzierenden Kosten aus den dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten der Infrastrukturbereitstellung zu prüfen. Die Überprüfung der Kostenabgrenzung kann bspw. durch eine entsprechende Stichprobenprüfung der durch Zuwendungen finanzierten Anlagen erfolgen.

Zu § 28

Allgemeines

Zur Entgeltbestimmung wird auf der Grundlage des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten als nächster Schritt die Obergrenze der Gesamtkosten berechnet. Dazu wird auf der Grundlage des Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Abzug der Zuwendungen die Inflationierung nach § 28 Absatz 1 addiert und der Produktivitätsfortschritt nach § 28 Absatz 2 subtrahiert. Es ist möglich, dass die Ziele nach § 3 besser durch andere als die gesetzliche Vorgaben des Inflationsfaktors oder des Produktivitätsfaktors erreicht werden können. Absatz 3 regelt die Frage wie solche abweichenden Faktoren festgelegt werden sollen.

Im Einzelnen

Absatz 1

Grundlage für den hier anzuwendenden Inflationsfaktor bildet der Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte, welcher vom Statistischen Bundesamt ermittelt wird. Er misst die durchschnittliche Preisentwicklung von Rohstoffen und Industrieerzeugnissen, die in Deutschland hergestellt und im Inland verkauft werden, und ist daher für den Bahnsektor, welcher stark von diesen Gütern abhängig ist, besonders geeignet. Zur Ermittlung des Erzeugerpreisindexes werden die Erzeugerpreisindices der dem Berechnungszeitpunkt vorausgehenden fünf Jahre gemittelt.

Absatz 2

Der herangezogene Produktivitätsfaktor beschreibt die Veränderung der Arbeitsproduktivität für alle Wirtschaftsbereiche gegenüber dem Vorjahr. Kosten für Eisenbahnunternehmen entstehen in den verschiedensten Wirtschaftsbereichen (wie beispielsweise Personalkosten, Baumaßnahmen, Energie, Gebäude, Verwaltungskosten). Daher ist der Rückgriff auf einen Faktor, welcher die Gesamtwirtschaft umfasst, sachgerecht. Der Produktivitätsfaktor für alle Wirtschaftsbereiche wird vom Sachverständigenrat des Statistischen Bundesamtes ermittelt und veröffentlicht und kann so ohne weiteres verwendet werden.

Absatz 3

Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Faktoren für Inflation und Produktivitätsfortschritt können durch eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt werden. Ziel einer abweichenden Festlegung ist es, die spezifischen Entwicklungen in den Eisenbahnmärkten möglichst genau durch die anzuwendenden Faktoren abzubilden.

Zu § 29

Eine Vereinbarung von mindestens fünf Jahren zwischen einer Gebietskörperschaft und einem Betreiber der Schienenwege über die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur, deren Instandhaltung und das herzustellende Qualitätsniveau verdient eine besondere Behandlung, da es von allgemeinem Interesse ist, die Infrastruktur langfristig zu sichern. Der Abschluss solcher Vereinbarungen soll daher gefördert werden.

Absatz 1

Im Rahmen der Regulierung können grundsätzlich nur solche Finanzierungsvereinbarungen berücksichtigt werden, die auch Anreize zur Senkung der Kosten setzen. In diesem Gesetz werden sie als Regulierungsvereinbarungen bezeichnet. Welche das sind, wird in den Absätzen 2 und 3 dargelegt. Die Vorschrift stellt klar, dass es zulässig ist, dass der Hauptzweck der vertraglichen Vereinbarungen die Finanzierung von Infrastruktur und nicht die Regulierung ist.

Absatz 2

Die Anforderungen an eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung, die Berücksichtigung im Rahmen der Regulierung finden kann, werden näher definiert. Um Klarheit für alle Beteiligten zu schaffen, bedarf es für die Anerkennung einer Regulierungsvereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung einer behördlichen Entscheidung. Die Anerkennung einer Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung muss daher gemäß § 30 bei der Regulierungsbehörde beantragt werden. Die Regulierungsbehörde hat dabei die Merkmale der Anlage 5 zu prüfen.

Absatz 3

Das Gesetz legt nicht fest, wie der vertragliche Anreiz zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten zu gestalten ist. Dies kann den Vertragsparteien überlassen bleiben. Das Gesetz nennt jedoch Fallkonstellationen nach der in jedem Fall ein Anreiz gesetzt ist. Dazu müssen dem Betreiber der Schienenwege staatliche Mittel für Instandhaltung oder Investitionen zur Verfügung gestellt werden und Vertragsstrafen für den Fall der Nichterreichung der vertraglich vereinbarten Ziele durch den Betreiber der Schienenwege vorgesehen sein.

Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass vertragliche zugesagte staatliche Zuwendungen ein entscheidender Baustein für die Trassenpreissenkung sind. Denn dieser Vertragsbestandteil setzt nicht nur den von Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU geforderten Anreiz zur Senkung der Kosten, die vom Betreiber der Schienenwege zu decken sind, und der Trassenpreise, sondern er bewirkt das Ergebnis der Anreizsetzung, also die Senkung selbst, auf direktem Wege. Denn der Betreiber der Schienenwege muss die Aufwendungen, die durch staatliche Mittel gedeckt werden, nicht mehr über den Trassenpreise erwirtschaften. Dadurch sinken die dem Betreiber entstehenden Kosten und die Trassenpreise unmittelbar.

Als Gegenleistung für den Erhalt der Bundesmittel weisen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Mindestbetrag für Investitionen und Instandhaltung nach und stehen in der Pflicht, definierte Qualitätsziele zu erfüllen. Bei Verfehlung dieser Ziele fallen Vertragsstrafen an. Ziel der mehrjährigen Verträge (mit bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen) ist damit eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene bei gleichzeitiger Reduktion der Kosten.

Um auch offen für andere Konstellationen von Regulierungsvereinbarungen zu bleiben, wurde eine ergänzende Regelung aufgenommen, wonach „in den übrigen Fällen durch die Regulierungsbehörde zu prüfen ist, ob Anreize zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten bestehen.“

Absatz 4

Die Veröffentlichungspflicht dient der Transparenz im Eisenbahnsektor.

Absatz 5

Da durch die zugesagten staatlichen Mittel in jedem Fall die Kosten, die vom Betreiber der Schienenwege zu decken sind, sinken, ist es konsequent, die durch Vertrag zugesagten Mittel des Betreibers der Schienenwege anders als im üblichen Verfahren (Kosten plus Inflationsausgleich minus Produktivitätsfortschritt) zu behandeln. Eine Inflationierung könnte beibehalten werden, eine Absenkung durch einen Produktivitätsfortschritt bedürfte es jedoch nicht, da die Kostenbasis bereits durch die Zuwendungen sinkt. Im Interesse einer weiteren Stabilisierung der Trassenpreise wird jedoch auf eine Inflationierung wie in den anderen Fällen verzichtet. Damit wird dem Betreiber der Schienenwege ein weiterer Anreiz zur Kostensenkung gegeben.

Materiell wird bei Vorliegen einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung das System der Regulierung gewechselt. Die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung benannte Höhe der Eigenmittel wird keiner Anpassung durch Inflationsausgleich oder weiteren Produktivitätsfortschritt für die Entgeltregulierung unterzogen. Die qualifizierte vertragliche Vereinbarung zwischen Betreiber der Schienenwege und Gebietskörperschaft stellt insoweit eine abschließende Regelung dar.

Absatz 6

Siehe Begründung zu § 9.

Zu § 30

Die Regelung enthält ein gesondertes, vorgelagertes Verfahren zur Anerkennung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung: Der Betreiber der Schienenwege muss die Anerkennung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung bei der Regulierungsbehörde beantragen. Dies ist nicht zeitlich beschränkt und kann auch (weit) im Vorfeld der Entgeltgenehmigung geschehen. Die Regulierungsbehörde entscheidet im Beschlusskammerverfahren nach § 77.

Zu § 31

Absatz 1

Die Regelung in Satz 1 stellt durch eine identische Bezugsgröße (Euro pro Trassenkilometer) eine einheitliche, transparente und vergleichbare Entgeltstruktur sicher. Durch die Regelung in Satz 2 wird vermieden, dass einzelne Bestandteile des Mindestzugangspakets, je nach Entscheidung eines Betreibers der Schienenwege, separat bepreist werden und sich dadurch ein intransparentes Preissystem ergibt.

Absatz 2

Um dauerhaft einen sicheren Eisenbahnverkehr gewährleisten zu können, ist es wichtig, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen insgesamt auskömmliche Mittelzuflüsse zu gewährleisten. Von der Deckungspflicht nach Satz 1 können auf Antrag Ausnahmen vorgesehen werden, wenn die Kostenunterdeckung kurzfristig ist.

Zu § 32

Absatz 1

Die Vorschrift enthält die Grundregel für die Entgeltbildung bei Serviceeinrichtungen.

Absatz 2

In Umsetzung der Richtlinie wird eine allgemeine Verpflichtung normiert, Entgelte angemessen, nichtdiskriminierend und transparent zu gestalten. Die Nummern 1 und 2 stellen Regelbeispiele dar, wann diese Anforderung nicht erfüllt ist, und gestalten so den Begriff der Angemessenheit nach Absatz 1 aus.

Zu § 33

Die Vorschrift stellt sicher, dass ein Betreiber der Schienenwege auch im Falle einer Befreiung von den Vorschriften der Entgeltgenehmigung (§ 2 Abs. 7) in Bezug auf die Entgeltbildung weiterhin eisenbahnrechtlichen Regeln unterliegt.

Zu § 34

Absatz 1

Die Regelung legt fest, an wen das Nutzungsentgelt zu zahlen ist. Damit werden Zahlungsströme an Dritte für die Nutzung der Infrastruktur unterbunden. Dies dient der Transparenz im Eisenbahnsektor.

Absatz 2

Die Regelung enthält eine Informationspflicht gegenüber der Regulierungsbehörde und gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Um ihre Funktion im Rahmen der Entgeltregulierung wahrnehmen zu können, muss die Regulierungsbehörde in die Lage versetzt werden, die Methoden der Entgeltberechnung nachzuvollziehen. Die Nachweispflicht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht es den Marktteilnehmern, die Diskriminierungsfreiheit selbst zu überprüfen.

Absatz 3

Die Gesamtkosten, die nach Abzug der zuwendungsgedeckten Kosten noch verbleiben, müssen gedeckt werden (Vollkostendeckung: siehe dazu auch § 29 Abs. 2, § 36 Abs. 1 ERegG). Zur besseren Vergleichbarkeit der Entgelte auch im Rahmen der Europäischen Union wird durch die Regelung in Absatz 3 die Struktur der Entgelte vorgeschrieben. Das Entgelt besteht danach aus zwei Teilen: den Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, und den Aufschlägen zur Vollkostendeckung, die in § 36 näher geregelt sind.

Absatz 4

Die Art und Weise der Berechnung der unmittelbar durch den Zugbetrieb anfallenden Kosten wird durch Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission gemäß Artikel 31 Absatz 3 Richtlinie 2012/34/EU bestimmt. Auf dieser Grundlage hat die Europäische Kommission am 12. Juni 2015 die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, erlassen. Durch die Regelung in Anlage 8 wird das durch den vorliegenden Durchführungsrechtsakt den Mitgliedstaaten zugestandene Wahlrecht ausgeübt.

Satz 2 übernimmt die Vorgabe der Richtlinie, dass die Betreiber der Schienenwege die in dieser Durchführungsverordnung enthaltenen Vorgaben erst nach vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsaktes vollständig anwenden müssen.

Zu § 35

Absatz 1

Die Regelung legt die übliche ökonomische Methode zur Begegnung von Knappheit und deren Zulässigkeit bei der Entgeltbildung fest.

Absatz 2

Den Betreibern der Schienenwege werden zur umweltbezogenen Differenzierung der Trassenpreise (mit Ausnahme der lärmbezogenen Vorgaben, siehe unten) keine spezifischen Vorgaben gemacht. Damit liegt es im Gestaltungsermessen der Infrastrukturbetreiber, geeignete Differenzierungen nach Art, Höhe und Abwicklung zu entwickeln und festzulegen. Der Eisenbahnsektor hat somit die Möglichkeit, die gesetzlich vorgeschriebene Preisdifferenzierung unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Möglichkeiten selbst auszugestalten. Dahinter steht die Erwartung, dass die Marktmechanismen zum zeitnahen und effizienten Erreichen der mit der Preisdifferenzierung angestrebten Ziele führen. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf, unbeschadet etwaig entstehender Systemkosten, welche für die Differenzierung entstehen, dadurch grundsätzlich nicht verändert werden.

Die Regelung enthält eine gegenüber der bisherigen Rechtslage (vgl. § 21 Absatz 2 EIBV) verpflichtende Differenzierung bezüglich des Lärmpegels beim Schienengüterverkehr. Sie soll ein Anreiz zur Umrüstung vorhandener Wagen auf leisere Technik schaffen. Die lärmmindernde Bremstechnik ist hier besonders im Blickfeld, doch kann auch andere lärmmindernde Technik berücksichtigt werden. Dies dient der Förderung der Lebensqualität der Anwohner von Schienenwegen im dicht besiedelten Deutschland. Zu den Lärmemissionen, die durch geeignete technische Lösungen verringert werden können, zählen insbesondere Fahrgeräusche, die durch Bremsklötze in Gusseisenausführung entstehen. In erster Linie sollen daher Güterwagen nachgerüstet werden, die den Anforderungen der Entscheidung 2006/66/EG der Europäischen Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge – Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems nicht erfüllen.

Eine umweltbezogene Trassendifferenzierung ist zu dokumentieren, um einen Missbrauch des Instruments zu vermeiden. Diese Neuregelung der Richtlinie wird unverändert in deutsches Recht überführt. Zur Kontrolle sind diese Informationen der Regulierungsbehörde bzw. durch diese auch der Europäischen Kommission zur Verfügung zu stellen.

Absatz 3

Die Europäische Kommission ist durch die Richtlinie (Art. 31 Abs. 5) dazu ermächtigt, in einem Durchführungsrechtsakt die Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen festzulegen. Dies betrifft auch die Anwendungsdauer sowie Bestimmungen, die es gestatten, bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets zu berücksichtigen, auch mit Hinblick auf die Dichte der jeweiligen Besiedlung. Die Europäische Kommission hat am 13. März 2015 die Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen erlassen. Als Durchführungsverordnung ist sie oder eine nachfolgende Verordnung bei einem Konflikt mit dem deutschen Recht vorrangig anzuwenden.

Absatz 4

Die Regelung ermöglicht eine Stabilisierung der Entgelte. Dies dient der Planbarkeit für die Zugangsberechtigten.

Absatz 5

Die Höhe der Entgelte für Neben- und Zusatzleistungen wird grundsätzlich nicht reguliert. Ein Bedürfnis für Regulierung besteht allerdings dann, wenn die Leistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden. In diesem Fall gilt § 32 Abs. 2 entsprechend.

Absatz 6

Die Regelung verpflichtet die Betreiber der dort genannten Serviceeinrichtung und denjenigen, der die Leistung erbringt, den Betreiber der Schienenwege zu informieren, damit dieser seiner Informationspflicht gegenüber den Zugangsberechtigten nachkommen kann. Zu Zwecken der Transparenz sind die Informationen auf Deutsch und einer weitere Amtssprache der Europäischen Union in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

Zu § 36

Absatz 1

Die Gesamtkosten, die nach Abzug der zuwendungsgedeckten Kosten verbleiben, müssen durch Entgelte gedeckt werden (Vollkostendeckung). Das einzelne Entgelt für das Mindestzugangspaket besteht aus zwei Teilen: den Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, und den Aufschlägen zur Vollkostendeckung. Die erhobenen Aufschläge haben die Vorgaben der Effizienz, Transparenz und Nichtdiskriminierung zu befolgen. Die Berücksichtigung der Markttragfähigkeit wird in Absatz 2 weiter ausgeführt.

Absatz 2

Die Verteilung der Kosten auf einzelne Verkehrsdienste oder Marktsegmente zur Entgeltbildung ist Aufgabe des Betreibers der Schienenwege. Verkehrsdienste oder Marktsegmente, die (mindestens) die unmittelbaren aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können, dürfen nicht ausgeschlossen werden. Die Sätze 3 und 4 regeln die grundsätzliche Verfahrensweise zur Verteilung der Kosten. Steht die Verteilung zwischen den Verkehrsdiensten Güterverkehr und Personenverkehr fest, kann die Verteilung auf einzelne Marktsegmente nicht mehr zum Nachteil des anderen Verkehrsdienstes ausfallen. Dies ist insbesondere im Hinblick auf § 37 von Bedeutung.

Absatz 3

Die Regelung ermöglicht eine weitergehende Differenzierung innerhalb der Verkehrsdienste. Es können Marktsegmente gebildet werden, die sich bzgl. des transportierten Gutes, bezüglich der Anforderungen der Benutzer oder der Anforderungen an die Qualität des Schienenweges differenzieren. Bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs ist ggf. die Sonderregelung in § 37 zu beachten, wonach im dort beschriebenen Fall ein Marktsegment je Land zu bilden ist. Um einen Markteintritt von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktsegmenten zu erleichtern, sind für solche Marktsegmente, in denen bisher kein Verkehr stattfand, lediglich die Grenzkosten zu erheben. Die Festlegung ist von der Regulierungsbehörde zu überwachen.

Absatz 4

Die Vorschrift stellt klar, dass die Berücksichtigung langfristiger Kosten möglich ist. Der Betreiber der Schienenwege darf auf dieser Grundlage bei Investitionsvorhaben, die nach dem Jahr 1988 abgeschlossen wurden, streckenspezifisch höhere Entgelte festlegen. Die Regelung ist eine Ausnahme zur den allgemeinen Entgeltfestsetzungsregeln. Sie trägt dem Gedanken Rechnung, dass Investitionen, die lokal positive Effekte auslösen, unter den vorgegebenen Restriktionen nicht von allen Netznutzern zu tragen sind.

Absatz 5

Zum Zweck der Förderung der Ausrüstung von Zügen mit dem Eisenbahnverkehrsleitsystem ETCS schreibt die Richtlinie 2012/34/EU auf bestimmten Strecken eine Differenzierung der Trassenentgelte nach der Ausstattung der Züge mit ETCS vor. Dies soll die Ausrüstung von Zügen mit dem System beschleunigen. Dies gilt für bestimmte Korridore, auf denen eine Einführungspflicht für die Infrastruktur besteht. Züge, die vor 1985 in Betrieb genommen wurden, werden insoweit in Einklang mit der Richtlinie (Artikel 32 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 11) von der Entgeltdifferenzierung ausgenommen (siehe § 2 Absatz 8).

Absatz 6

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 37

In der Vergangenheit wurde oft kritisiert, dass die Trassen- und Stationsentgelte stärker steigen als die einem Land jeweils zugewiesenen Regionalisierungsmittel. Dem wirkt die Regelung des § 36 entgegen. Das vorgesehene Verfahren gestaltet sich in Zusammenschau mit § 36 wie folgt: Zunächst verteilt der Betreiber der Schienenwege die ermittelten Gesamtkosten, die nach Abzug der durch Zuwendungen gedeckten Kosten verbleiben (Vollkosten), nach Gesichtspunkten der Markttragfähigkeit zwischen Personenverkehr und Güterverkehr. Als nächsten Schritt bildet der Betreiber der Schienenwege innerhalb der beiden Bereiche Marktsegmente. Hier: SPNV und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Auf diese kann er die Kosten nach Markttragfähigkeit aufteilen. SPNV und SPFV müssen zusammen die Kosten des Personenverkehrs tragen. Die Aufteilung der Kosten des SPNV auf die einzelnen Länder wird wie folgt geregelt: Die Entgelte für den SPNV sollen nach Ländern differenziert werden. Der Betreiber der Schienenwege soll (nicht muss) sich bei der Ausgestaltung der Entgelte an den pro Land zur Verfügung stehenden Mitteln orientieren.

Damit entsteht kein Preisdruck auf den Schienengüterverkehr (SGV) mit unerwünschten Folgen, sondern allein ggf. ein Ausgleich zwischen SPNV und SPFV. Die Berücksichtigung der Höhe der Mittel für die jeweilige Fahrplanperiode ist vorgegeben und durch die Aufsicht der BNetzA über die Entgeltgestaltung auch sichergestellt. Die Regelung schafft jedoch zugleich für den Betreiber der Schienenwege bei der Entgeltgestaltung die nötige Flexibilität und damit die Möglichkeit zu sachgerechten Regelungen.

Zu § 38

Die hier geregelten Nachlässe sind keine Nachlässe auf das genehmigte Entgelt nach § 44 Abs. 2 ERegG. Grundsätzlich werden zur Entgeltbildung zunächst die nach Abzug der zuwendungsgedeckten Kosten verbleibenden Gesamtkosten festgestellt und dann durch den Betreiber der Schienenwege auf einzelne Verkehrsdienste oder Marktsegmente aufgeteilt. Über die Verteilung nach Verkehrsdiensten oder Marktsegmenten hinaus erlaubt die Regelung des § 38 unter Einhaltung der Vorgaben der Absätze 1 bis 5 zusätzlich eine differenzierte Verteilung nach Schienenwegabschnitten. Damit erlangt der Betreiber der Schienenwege die nötige Flexibilität bei der Entgeltgestaltung. Das so gebildete Entgelt unterliegt der Genehmigung.

Zu § 39

Absatz 1

Der Vorschlag enthält eine Grundregel, die aber durch die Vorgaben des Gesetzes, insbesondere die Genehmigungspflicht so konkretisiert wird, dass der Anwendungsbereich auf die relevanten Fälle beschränkt wird:

Die Höhe der Entgelte eines Betreibers der Schienenwege wird in unterschiedlicher Art und Weise reguliert. Grundsätzlich unterliegen seine Entgelte der Genehmigung nach § 45 ERegG. Müssen sie ausnahmsweise nicht genehmigt werden, gilt § 32 ERegG. In Absatz 1 wird der Fall geregelt, dass von genehmigten Entgelten Abschläge gemacht werden müssen.

Die Regelung dient als Auffangtatbestand für Sachverhalte, für die es keine gesetzlich normierte Entgeltbildung gibt. Eine solche Regelung ist zum Beispiel erforderlich, um einen Maßstab für Entgelte im Falle von Sekundärrechtsansprüchen zu haben, also bei einer Minderung von Trassenentgelten im Falle einer Schlechtleistung des Betreibers der Schienenwege.

Die Formulierung orientiert sich an der Grundregel in §§ 34, 35.

Absatz 2

Zum Zwecke der Steigerung der Effizienz müssen sich Störungen, die durch die Erbringer von Verkehrsdiensten oder durch den Infrastrukturbetreiber verursacht werden, auf die erhobenen Entgelte auswirken. Hierdurch wird ein Anreiz zu Herstellung eines störungsfreien Betriebes geschaffen.

Absatz 3

Die Regelung verweist bezüglich der Einzelheiten auf Anlage 6 Nummer 2 und bestimmt vor dem Hintergrund der Nichtdiskriminierung, dass diese Grundsätze für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege gelten müssen. Hierzu ist zu beachten, dass der entsprechende Anhang der Richtlinie 2012/34/EU durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission nach Artikel 35 Absatz 3 geändert werden kann (siehe dazu auch die Begründung zu Absatz 5). Hierdurch sollen die Kategorien von Verspätungen an die übliche bzw. sich herausbildende Praxis angeglichen werden.

Absatz 4

Eine gute Qualität der an Personenbahnhöfen angebotenen Dienstleistungen liegt im Interesse aller Marktteilnehmer und entspricht den vielfach geäußerten Wünschen von Fahrgästen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den öffentlichen Aufgabenträgern, die den Schienenpersonennahverkehr zu einem großen Teil finanzieren. Dieser für einen attraktiven Schienenpersonenverkehr wichtige Aspekt, der bezüglich aller Betreiber von Serviceeinrichtungen in § 24 Abs. 1 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) verankert ist, wird für Betreiber von Personenbahnhöfen in das Eisenbahnregulierungsgesetz überführt. Danach müssen Betreiber von Personenbahnhöfen – gleichermaßen wie Betreiber der Schienenwege – ein sogenanntes Anreizsystem etablieren, das wirksame Anreize setzt, um an den Personenbahnhöfen eine Verringerung von Störungen und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Adressat dieser finanziellen Anreize sind sowohl die Bahnhofsbetreiber als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Daher gilt Absatz 2 entsprechend für Betreiber von Personenbahnhöfen.

Absatz 5

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines delegierten Rechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 40

Absatz 1

Die Nichtnutzung von zugewiesener Schienenwegkapazität führt zu einer Schwächung des Verkehrssystems Eisenbahn, da die Kapazität unter Umständen von anderen Zugangsberechtigten zur Erbringung von Verkehrsdiensten genutzt worden wäre. Um Missbrauch vorzubeugen sieht die Regelung daher vor, dass angemessene Entgelte trotz Nichtnutzung von Trassen seitens der Zugangsberechtigten von Betreibern der Schienenwege erhoben werden müssen. Dieses Nichtnutzungsentgelt soll zugleich Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schaffen.

Absatz 2

Zugangsberechtigte können zu jeder Zeit Trassen beantragen. Daher müssen sie jederzeit in die Lage versetzt werden, sich über bereits zugewiesene Kapazitäten zu informieren. Die Möglichkeit einer Veröffentlichung im Internet verringert die Belastung für den Betreiber der Schienenwege.

Zu § 41

Absatz 1

Die Kooperation untereinander ist verpflichtende Aufgabe der Betreiber der Schienenwege. Die Art und Weise der Zusammenarbeit wird nicht vorgegeben. Die Betreiber der Schienenwege können die erforderlich Verfahren selbst frei gestalten.

Absatz 2

Die Regelung dient der Transparenz im Eisenbahnsektor.

Zu § 42

Absatz 1 und 2

Nur der Betreiber der Schienenwege hat die Aufgabe der Zuweisung von Schienenwegkapazität. Die Übertragung von Kapazitäten durch den Zugangsberechtigten würde den Geboten der Transparenz und Nichtdiskriminierung zuwiderlaufen. Es soll verhindert werden, dass Streckenkapazitäten zu einem handelbaren Gut werden, welches der Spekulation von Marktteilnehmern unterliegt. Eine Übertragung auf Dritte wird daher untersagt.

Absatz 3

Die Regelung enthält die Klarstellung, dass ein Zugangsberechtigter, der sich eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bedient, um die von ihm erworbenen Schienenwegkapazitäten nutzen zu können, keinen Verstoß gegen das Verbot der Übertragung und des Handels mit Schienenwegkapazitäten begeht.

Absatz 4

Der Betreiber der Schienenwege kann einem Zugangsberechtigten eine konkrete Trasse nur höchstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuweisen.

Absatz 5

Im Rahmen des zwischen dem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege geschlossenen Rahmenvertrages kann die Nutzung von Schienenwegkapazität innerhalb einer gewissen Bandbreite über eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode vereinbart werden.

Absatz 6

Die Regelung normiert die Pflicht des Zugangsberechtigten, den Betreiber der Schienenwege und die betreffenden Regulierungsbehörden zu informieren. § 10 Abs. 5 hingegen ermöglicht denjenigen Unternehmen, die durch einen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst beeinträchtigt werden können, den Hauptzweck überprüfen zu lassen.

Zu § 43

Absatz 1 und 2

Die Ausführungen zu § 42 Absatz 1 und 2 für Schienenwege gelten entsprechend für Serviceeinrichtungen.

Absatz 3

Die Ausführungen zu § 42 Absatz 3 für Schienenwege gelten entsprechend für Serviceeinrichtungen.

Eine zusätzliche Regelung enthält Satz 2. In Serviceeinrichtungen entspricht es gängiger Praxis, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches über die Gleiskapazität verfügt, anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ein- und Ausfahrt in die Gleise gestattet, z. B. um Wagen zuführen oder abholen zu lassen. Diese Praxis soll weiterhin zulässig sein. Ein Kennzeichen einer zulässigen Kooperation nach Satz 2 in Abgrenzung zu einem unzulässigen Kapazitätshandel nach Absatz 2 besteht darin, dass sie typischerweise ohne Gegenleistung für die Nutzung der Gleiskapazität erfolgt. In der Regel dient sie der Abwicklung eines Verkehrsauftrages durch mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen, z. B. bei Aufteilung zwischen dem deutschlandweiten und dem regionalen Verkehrsdienst für einen Güterverkehrskunden zwischen zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zu § 44

Absatz 1

Satz 1 enthält die Grundnorm für die Zuweisung von Schienenwegkapazität. Das in den Sätzen 2 bis 6 beschriebene Zuweisungsverfahren soll dazu dienen, infolge von Baumaßnahmen nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Infrastruktur bedarfsgerecht auf die einzelnen Verkehrsarten verteilen zu können. Die wesentlichen Besonderheiten des Zuweisungsverfahrens liegen darin, dass zum einen bereits vor Abgabe der Trassenbestellungen eine verbindliche abstrakte Verteilung der Restkapazität auf die drei Verkehrsarten SPNV, SPFV und SGV durch den Betreiber der Schienenwege erfolgt. Und zum anderen, dass, nachdem die Zugangsberechtigten ihre Trassenbestellung abgegeben haben, die Entscheidung von Trassenbelegungskonflikten abweichend von den Regelungen des § 52 erfolgt.

Entscheidet sich der Betreiber der Schienenwege das besondere Zuweisungsverfahren anzuwenden, muss er dieses Verfahren in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschreiben. Im ersten Teil des Verfahrens soll der Betreiber der Schienenwege zunächst die Restkapazität an möglichen Trassen auf dem von der Baumaßnahme betroffenen Streckenabschnitt ermitteln. Diese Restkapazität verteilt der Betreiber der Schienenwege anteilig auf die drei Verkehrsarten SPNV, SPFV und SGV (Festlegung des Verkehrsartenmixes). Bei der Verteilung handelt

es sich zu diesem Zeitpunkt um eine rein abstrakt-generelle Verteilung von Schienenwegkapazität auf die Verkehrsarten und nicht um eine konkret-individuelle Verteilung auf einzelne Zugangsberechtigte. Es werden keine Zugtrassen für den von der Baumaßnahme betroffenen Streckenabschnitt (vor)konstruiert.

In welchem Verhältnis und nach welchen Kriterien die Kapazitäten unter den Verkehrsarten verteilt werden, kann wegen den unterschiedlichen verkehrlichen und betrieblichen Besonderheiten der von einzelnen Baumaßnahmen betroffenen Streckenabschnitte nicht pauschal festgelegt werden. Ausschlaggebend für die Verteilung der Restkapazität wird letztlich die (Nicht-)Umleitungsfähigkeit von Verkehren sein.

In einem weiteren Schritt hat der Betreiber der Schienenwege den ermittelten Vorschlag für die Festlegung des Verkehrsartenmixes zu veröffentlichen. Die Zugangsberechtigten haben die Möglichkeit, innerhalb einer bestimmten Frist eine Stellungnahme abzugeben. In dem Vorschlag zur Verteilung der eingeschränkten Kapazität soll der Betreiber der Schienenwege nachvollziehbar darstellen, auf welchen Grundlagen der Vorschlag zur Festlegung des Verkehrsartenmixes ermittelt worden ist. Hierbei hat er insbesondere die angewandten Kriterien zur Bewertung der Umleitungsfähigkeit von Verkehren darzustellen, die er zur Abwägung zwischen den Verkehrsarten herangezogen hat. Diese Darstellung ist eine wesentliche Information für die Zugangsberechtigten um sie in die Lage zu versetzen, den Vorschlag aus unternehmerischer Sicht zu bewerten und eine qualifizierte Stellungnahme zu der geplanten Kapazitätsverteilung abzugeben. Die Zugangsberechtigten haben die Möglichkeit, in ihrer Stellungnahme individuelle Gründe vorzutragen, weshalb eine Umleitung ihrer Verkehre grundsätzlich ausgeschlossen werden müsse bzw. andere Erschwernisse ihrer Verkehre zu berücksichtigen wären. In einem weiteren Schritt hat dann der Betreiber der Schienenwege unter Berücksichtigung ggf. eingegangener Stellungnahmen der Zugangsberechtigten die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes der Regulierungsbehörde gemäß § 72 Satz 1 Nr. 7 mitzuteilen.

Nach abgeschlossener Prüfung durch die Regulierungsbehörde wird die dann veröffentlichte, endgültige Kapazitätsverteilung (Verkehrsartenmix) verbindlich für die anschließende konkrete Trassenzuweisung. Aus der Veröffentlichung müssen die Zugangsberechtigten erkennen können, welche Kriterien der Betreiber der Schienenwege für seine Entscheidung bezüglich Umleitungen und anderer betrieblichen Maßnahmen herangezogen hat. Die Veröffentlichung des verbindlichen Verkehrsartenmixes hat mindestens folgende Informationen zu enthalten:

- Verteilung der Restkapazität auf die Verkehrsarten
- Benennung der Kriterien, die bei der konkreten Baumaßnahme zur Bewertung der Umleitungsfähigkeit der Verkehrsarten und anderer betrieblichen Maßnahmen herangezogen wurden.

Der zweite Teil des in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu beschreibenden Verfahrens betrifft die Zuweisung der konkreten Trassen. Trassenkonflikte können auf dem von der Baumaßnahme betroffenen Streckenabschnitt dann auftreten, wenn mehr Trassenbestellungen für eine Verkehrsart über die von der Baumaßnahme betroffenen Strecke führen, als dieser Verkehrsart Kapazitäten gemäß der Festlegung des Verkehrsartenmix zustünden. Sieht die Festlegung des Verkehrsartenmixes z. B. vor, dass zwei Kapazitäten pro Stunde für den SGV über die Baumaßnahme geführt werden, liegen aber beispielsweise drei Trassenanmeldungen des SGV pro Stunde vor, so liegt ein Kapazitätskonflikt zwischen den drei Trassenanmeldungen des SGV vor. Kapazitätskonflikte können nur innerhalb der betroffenen Verkehrsart gelöst werden; das Kapazitätsverhältnis zwischen den Verkehrsarten wird nicht mehr angetastet. Dies bedeutet für das Beispiel, dass die drei Trassenanmeldungen des SGV konfligieren und entsprechend ein Konfliktlösungsverfahren durchgeführt werden muss. Trassenanmeldungen anderer Verkehrsarten werden hierbei nicht beachtet.

Können Trassenkonflikte nicht gelöst werden, muss der Betreiber zunächst versuchen, anhand von Vorrangkriterien zu entscheiden. Da sich § 52 Abs. 7 auf Konflikte zwischen Trassenbestellungen aller Verkehrsarten bezieht, hier aber ein Konflikt zwischen Trassenbestellungen derselben Verkehrsart vorliegt, eignet sich § 52 Abs. 7 daher nicht für eine Konfliktlösung. Zur Anwendung kommen sollen daher die Kriterien, die bereits im ersten Teil des Verfahrens (Kapazitätsverteilung auf verschiedene Verkehrsarten) zur Bewertung der Umleitungsfähigkeit der Verkehrsarten zu Grunde gelegt wurden. Erfüllen mehrere Züge der in Konflikt stehenden Trassenbestellungen

diese Kriterien, können im nächsten Schritt die Regelungen des § 52 Abs. 8 entsprechend angewendet werden. Entscheidend ist dann letztendlich das höhere Entgelt.

Absatz 2

Als Ausfluss des Prinzips der Nichtdiskriminierung ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, allen Anträgen auf Schienenwegkapazität soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Die Schieneninfrastruktur soll optimal genutzt werden.

Absatz 3

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Vertragspartner sind zu wahren.

Zu § 45

Absatz 1

Die Genehmigungspflicht für Entgelte und Entgeltgrundsätze wird eingeführt.

Die Genehmigung ist erforderlich für die Leistungen des Mindestzugangspakets. Das gilt sowohl für die Entgelte als auch für die Entgeltgrundsätze.

Die Entgelte und die Entgeltgrundsätze für die Zusatz- und Nebenleistungen unterliegen demgegenüber keiner Genehmigungspflicht. Dies gilt unbeschadet der Möglichkeit der Regulierungsbehörde, auch die Entgelte für diese Leistungen einer Kontrolle nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu unterziehen.

Absatz 2

Die Regelung verpflichtet die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für den gesamten Genehmigungszeitraum keine anderen als die genehmigten Entgelte zu erheben. Auch ein geringerer als der genehmigte Preis wäre aufgrund der sehr heterogenen Nachfragestruktur nach Trassen im Eisenbahnsektor geeignet, den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Durch die Bezugnahme auf § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird klargestellt, dass die genehmigten Entgelte keiner zusätzlichen Billigkeitskontrolle durch die Zivilgerichte unterliegen.

Zu § 46

Absatz 1

Die Vorschrift trifft Verfahrensregelungen zu den seitens der Betreiber der Schienenwege einzuhaltenden Fristen. Die Verpflichtung zu Beifügung der für die Prüfung maßgeblichen Unterlagen ist erforderlich, um der Regulierungsbehörde eine umfassende Prüfung des Antrags zu ermöglichen sowie ein zügiges Genehmigungsverfahren zu gewährleisten. Bezüglich der nachträglichen Einreichung von Unterlagen wurde der Regulierungsbehörde ein Ermessensspielraum eingeräumt, um ihr die Möglichkeit zu eröffnen, im Einzelfall sachgerechte Lösungen zu finden. Die Vorschrift stellt zudem klar, dass die Regulierungsbehörde Unterlagen nachfordern kann, sofern sie diese für die Prüfung benötigt.

Absatz 2

Stellt die Regulierungsbehörde fest, dass innerhalb der Frist nach Absatz 1 Satz 1 kein Antrag auf Entgeltgenehmigung vorliegt oder ein vorliegender Antrag unvollständig ist, kann sie ein vorläufiges Entgelt im Wege der

Schätzung ermitteln und festsetzen. Dazu leitet die Regulierungsbehörde von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren ein. Dies dient insbesondere der Rechtssicherheit für die Zugangsberechtigten. Bei der Entgeltschätzung gehen Unwägbarkeiten zu Lasten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Absatz 3

Die Vorschrift regelt die Beteiligung der Zugangsberechtigten. Durch eine möglichst frühe und auf Antrag umfassende Verfahrensbeteiligung wird sichergestellt, dass die Zugangsberechtigten mit ihren Anliegen vor einer Entgeltgenehmigung rechtliches Gehör erhalten. Auf Antrag können die Zugangsberechtigten zum Verfahren hinzugezogen werden. Durch § 4 werden – auch im Hinblick auf die hinzugezogenen Zugangsberechtigten – Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse auch der Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschützt. Die Zugangsberechtigten erhalten alle Informationen, die zur sachgerechten Teilnahme am Verfahren erforderlich sind.

Absatz 4 und 5

Die Vorschriften regeln das weitere Genehmigungsverfahren, insbesondere die Gültigkeit der Genehmigung. Das Entgelt ist mindestens für einen Zeitraum von einer Netzfahrplanperiode zu genehmigen. Daher hat das Ende der Genehmigungsdauer in aller Regel mit dem Ende der Netzfahrplanperiode zusammen zu fallen. Ob eine Genehmigung auf Antrag für einen längeren Zeitraum erteilt wird, entscheidet die Regulierungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Dabei spielt insbesondere die Qualität der vorgelegten Prognosen der Mengen- und Kostenentwicklung eine Rolle, aber auch die Wettbewerbsrelevanz eines Unternehmens. Bei kleineren Unternehmen kann es sinnvoll sein, die Genehmigungsperiode zu verlängern, wenn keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen zu erwarten sind.

Zu § 47

Absatz 1

Die netzübergreifende Zusammenarbeit ist für die betroffenen Betreiber der Schienenwege verpflichtend. In Ergänzung der Richtlinie wird die Verpflichtung zur Zusammenarbeit zwischen den Betreibern der Schienenwege auf den nichtgrenzüberschreitenden Bereich ausgedehnt, und auch für die Zusammenarbeit von nationalen Betreibern der Schienenwege eine Veröffentlichungspflicht normiert, da auch hier Grundsätze der Zuweisung betroffen sind.

Die Auslastung von Schienenwegkapazitäten wird oftmals durch Rahmenverträge zu einem großen Teil vorgegeben, sie sollen daher bei der Zusammenarbeit von Betreibern der Schienenwege berücksichtigt werden.

Absatz 2

Während Absatz 1 die grundsätzliche Verpflichtung zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene regelt, geht es in Absatz 2 um den internationalen Bereich. Hier ist eine Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen nur dann erforderlich, wenn die betroffene Zugtrasse eine Grenze überschreitet. Hier ist auch bei konkreten Einzelfallentscheidungen zusammenzuarbeiten. Die Zusammenarbeit dient dem Ziel einer Vereinheitlichung der Verfahrensweisen. Hiervon profitieren letztendlich die Zugangsberechtigten bzw. die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen oder erbringen wollen. Die gemeinsam beschlossenen Verfahren sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen, damit diese sämtliche für die Zugangsberechtigten relevanten Informationen enthalten.

Absatz 3

Inhalt und Ausgestaltung der Verfahrensweisen für grenzüberschreitende Zugtrassen werden den Betreibern der Schienenwege freigestellt. Als Ausgleich hierzu sind die Europäische Kommission wie auch die Regulierungsbehörden umfassend und laufend zu informieren bzw. zu Sitzungen der Betreiber der Schienenwege einzuladen, um ihren Regulierungsaufgaben nachkommen zu können. Eine Beteiligung der Europäischen Kommission ist geboten, wenn Sachverhalte diskutiert werden, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen.

Absatz 4

Inhaltlich handelt es sich hierbei um eine Klarstellung in Bezug auf die Entflechtungsvorschriften, indem sichergestellt werden soll, dass auch bei netzübergreifenden Verkehrsdiensten die wesentlichen Entscheidungen vom Netzbetreiber selbst ohne Einflussnahme Dritter getroffen werden.

Absatz 5

Die Regelung dient der Herstellung von Transparenz bezüglich der Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege, um Marktverzerrungen zu Lasten der Zugangsberechtigten zu verhindern. Die Grundsätze der Zusammenarbeit sind zu veröffentlichen. Um die relevanten Informationen an einem Ort zu bündeln, soll die Veröffentlichung auf der gemeinsam eingerichteten Internetseite nach § 19 Absatz 1 erfolgen. Die Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU werden insoweit ergänzt.

Absatz 6

Der zwischenstaatliche Güterverkehr ist ein wesentlicher Teil des europäischen Eisenbahnmarktes. Die Regelung stellt daher klar, dass die Zusammenarbeit von Betreibern der Schienenwege für diesen Bereich zu Erleichterungen führen soll. Insbesondere soll auch kurzfristiger Bedarf an Zugtrassen im Rahmen von Ad-Hoc-Anträgen gedeckt werden können.

Absatz 7

Grenzüberschreitende Zugtrassen können zwischen den Betreibern der Schienenwege vorkonstruiert werden. Sie sind den Zugangsberechtigten im üblichen nationalen Verfahren zugänglich zu machen, Da jedoch schon die Vorkonstruktion von Zugtrassen diskriminierend sein kann, ist die Beteiligung von Kommission und Regulierungsbehörden an den wichtigsten Sitzungen der Betreiber der Schienenwege von besonderer Bedeutung.

Absatz 8

Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 schafft für einen eng definierten Kreis sogenannter Güterverkehrskorridore organisatorische Strukturen und Regelungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beteiligten Infrastrukturbetreiber, die inhaltlich weitergehender sind als die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU. Beispiel hierfür ist unter anderem die Verpflichtung, die Zuweisung von im Voraus definierten Zugtrassen über eine einzige gemeinsame Anlaufstelle für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr abzuwickeln.

Zu § 48

Absatz 1

Die Regelung sichert die schützenswerten Interessen von Betreibern der Schienenwege und von Betreibern einer Serviceeinrichtung. Die Regelung ist abschließend. Damit dürfen über die genannten Finanzgarantien sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge hinaus keine weiteren Anforderungen gestellt werden. Zahlungsausfällen von Zugangsberechtigten kann durch die Einbringung von Sicherheiten, aber auch durch Vorauszahlungen

vorgebeugt werden. Die geforderten Sicherheiten müssen in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang des geplanten Tätigkeit stehen. Hier kann regelmäßig das vorgesehene Vertragsvolumen herangezogen werden.

Absatz 2

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 49

Absatz 1

Rahmenverträge haben sowohl für den Betreiber der Schienenwege als auch für Zugangsberechtigte grundlegende Bedeutung. Der Betreiber der Schienenwege kann damit das Auslastungsrisiko seiner Infrastruktur für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode minimieren. Zugleich sind Rahmenverträge eine wesentliche Grundlage für Investitionsentscheidungen, da vertragliche Zusagen eines Zugangsberechtigten, bestimmte (neue oder ausgebaute) Strecken zu nutzen, Investitionen des Betreibers der Schienenwege erst ermöglichen können. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt der Vorteil eines Rahmenvertrags darin, dass er die gesicherte Grundlage für eigene Investitionen (z. B. in Fahrzeuge) bilden kann.

Ein Rahmenvertrag verschafft dem Zugangsberechtigten bei Trassenkonflikten eine gesicherte Position. Zwar kann nicht eine konkrete Zugtrasse vereinbart werden, es kann jedoch eine Bandbreite festgelegt werden (z. B. für die Relation A – B Abfahrt 7:30 Uhr, Ankunft 8:00 Uhr mit einer Bandbreite von +/- 10 Minuten; dies entspricht einem Zeitfenster von insgesamt 20 Minuten), innerhalb derer dem Zugangsberechtigten ein Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse zu machen ist. Dies bedeutet, dass dem Zugangsberechtigten innerhalb der vertraglich vereinbarten Grenzen eine Zugtrasse zusteht. In einem Rahmenvertrag kann unter anderem geregelt werden, inwieweit im Fall von Trassennutzungskonflikten bei der Erstellung des Netzfahrplans der Betreiber der Schienenwege innerhalb einer konkreten Bandbreite zu der beantragten Zugtrasse Varianten anzubieten hat. Die im Rahmenvertrag zu vereinbarende Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei zueinander konfliktfrei konstruierbare Zugtrassen zur Verfügung stehen können.

Der Verfahrensablauf gestaltet sich wie folgt:

Der Zugangsberechtigte meldet auf der Grundlage des Rahmenvertrags eine Zugtrasse an. Es besteht die Möglichkeit, dass ein anderer Zugangsberechtigter dieselbe Zugtrasse beantragt. Für diesen Fall ist das Koordinierungsverfahren nach § 52 durchzuführen. Da ein Rahmenvertrag geschlossen wurde, ist dem Zugangsberechtigten, der den Rahmenvertrag geschlossen hat, für den Fall, dass alle möglichen Zugtrassen innerhalb des ihm vertraglich zugesicherten Bereichs auch durch Dritte beantragt werden, eine dieser Zugtrassen ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Damit wird dem Zweck eines Rahmenvertrages in zweierlei Hinsicht Rechnung getragen. Zum einen darf keine einzelne Zugtrasse durch den Rahmenvertrag zugewiesen werden, zum anderen erhält der Zugangsberechtigte eine Zugtrasse aus dem vertraglich vereinbarten Bereich.

Absatz 2

Durch Rahmenverträge darf die Nutzung des Schienennetzes durch Dritte nicht ausgeschlossen werden, da sonst das Konzept des grundsätzlichen, diskriminierungsfreien Netzzugangs insgesamt gefährdet wäre. Nach bisher geltender Rechtslage (§ 13 Absatz 2 EIBV) können höchstens 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges für Rahmenverträge genutzt werden. Diese Höchstgrenze wird im Rahmen der Umsetzung der Richtli-

nie 2012/34/EU aufgehoben, um auch hier eine einheitliche Regelungsdichte innerhalb der EU zu erreichen. Konkretere Regelungen zu Rahmenverträgen können in einem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 42 Absatz 8 der Richtlinie getroffen werden.

Absatz 3

Die Vertragspartner müssen Vorkehrungen treffen, um einen Durchführungsrechtsakt in ihren Verträgen berücksichtigen zu können.

Absatz 4

Die Regelung dient der Klarstellung, dass auch bei Rahmenverträgen Vertragsstrafen vereinbart werden können.

Absatz 5

Die Regellaufzeit für Rahmenverträge beträgt fünf Jahre. Eine Verlängerung um denselben Zeitraum ist möglich. Eine kürzere oder längere Vertragslaufzeit als fünf Jahre ist in durch die Richtlinie 2012/34/EU nicht näher konkretisierten, besonderen Fällen möglich. Eine gesetzliche Konkretisierung erfolgt ebenso nicht, da die praktische Entwicklung in Deutschland und Europa abgewartet werden soll. Die Betreiber der Schienenwege sind somit frei, eine diskriminierungsfreie Praxis zu entwickeln. Eine Verlängerung der Regellaufzeit ist jedoch nur mit besonderer Rechtfertigung möglich. Diese ist mit dem Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen. Diese Kriterien können sowohl vom Betreiber der Schienenwege als auch vom Zugangsberechtigten erfüllt werden. Eine typische Konstellation auf Seiten der Zugangsberechtigten ist die Absicherung von Fahrzeuginvestitionen. Hier verlangen Fremdkapitalgeber in der Regel vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Absicherung, dass die Fahrzeuge auf der Infrastruktur auch langfristig für den kalkulierten Verkehr eingesetzt werden können.

Absatz 6

Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedürfen grundsätzlich der Genehmigung. Die Genehmigung bezieht sich hierbei auf die in Absatz 5 genannten Elemente, mithin das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken für den Antragssteller. Eine darüber hinausgehende Rechtmäßigkeitsprüfung des Rahmenvertrages durch die Regulierungsbehörde erfolgt nicht.

Absatz 7

Besondere Investitionen für Dienste auf besonderen Schienenwegen nach § 57 können es rechtfertigen, einen Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahren zuzulassen. Das Kriterium des Erbringens eines Verkehrsdienstes auf besonderen Schienenwegen kann nicht nur dann erfüllt werden, wenn der gesamte Laufweg des betreffenden Zugverkehrs auf einem besonderen Schienenweg liegt, sondern auch dann, wenn der Laufweg über einen besonderen Schienenweg und der Laufweg über einen regulären Schienenweg in einem systematischen Zusammenhang stehen – d. h. die Fahrt über den regulären Laufweg zur Durchführung der gesamten Zugfahrt erforderlich ist – und der Laufweg über den besonderen Schienenweg über 50% an dem Gesamtlaufweg ausmachen. Im Gegenzug zur langen Laufzeit sind dem Zugangsberechtigten umfassende Nutzungsrechte bzgl. Häufigkeit der Nutzung und Qualität der Zugtrassen einzuräumen. Sofern diese Kapazitäten faktisch nicht genutzt werden, soll der geschlossene Rahmenvertrag die Auslastung vorhandener Infrastruktur nicht verhindern. Dem Betreiber der Schienenwege ist daher das Recht einzuräumen, die für den Zugangsberechtigten reservierte Schienenwegkapazität in einem solchen Fall zu verringern.

Absatz 8

Zur Herstellung von Transparenz für die Zugangsberechtigten sollen Rahmenverträge offengelegt werden. Die Offenlegung soll die Belegung einzelner Bandbreiten für die Zugangsberechtigten darstellen, um ihnen eine bessere Planung zukünftiger Anträge zu ermöglichen. Eine Offenlegung der konkreten Geschäftspartner des Betreibers der Schienenwege ist nicht erforderlich (z. B. Anbieter (anonymisiert) belegt Bandbreite von X nach Y mit Abfahrt 8:10 und Ankunft 9:30 Uhr). Zur Vermeidung von Bürokratiekosten kann die Veröffentlichung durch die Einstellung in das Internet erfolgen.

Absatz 9

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 50

Absatz 1

Die Regelung verweist bezüglich des Zeitplans des Zuweisungsverfahrens auf Anlage 8, die das Verfahren mit den geltenden Fristen detailliert beschreibt.

Absatz 2

Grenzüberschreitende Zugtrassen sind noch vor Netzfahrplanerstellung festzulegen, da hierfür Festlegungen in mehreren Staaten erforderlich sind. Hierdurch soll verhindert werden, dass nationale Verkehre die grenzüberschreitende Nutzung von Zugtrassen verhindern. Nachträgliche Änderungen sind nur erlaubt, sofern dies unbedingt erforderlich ist, zum Beispiel wenn die grenzüberschreitende Trasse tatsächlich nicht genutzt wird, jedoch ein innerstaatlicher Bedarf besteht oder aber die betroffene grenzüberschreitende Trasse einvernehmlich geändert wird und sich hierdurch Auswirklungen auf den Netzfahrplan ergeben.

Zu § 51

Absatz 1

Die bislang von den Betreibern der Schienenwege festgelegte Frist (jeweils der zweite Montag im April als Ende der Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan) wird jetzt, wie andere Fristen auch, durch Gesetz festgelegt. Evtl. Abstimmungsbedarf zwischen den Betreibern der Schienenwege entfällt dadurch. Die in § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes genannten Stellen und die in § 15 Absatz 1 AEG genannten Behörden sind zwar Zugangsberechtigte, doch keine Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dementsprechend müssen sie nach Satz 3 ein Eisenbahnverkehrsunternehmen benennen, das die Verkehre durchführen soll. Es wird klargestellt, dass die Vereinbarungen nach den Vorschriften der § 20 und § 21 geschlossen werden.

Absatz 2

Die Regelung stellt klar, dass Zugangsberechtigte, die mit dem Betreiber der Schienenwege einen Rahmenvertrag abgeschlossen haben, gleichwohl Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten nach den Vorgaben in diesem Rahmenvertrag stellen. Die Planungssicherheit, die beide Vertragsparteien durch den Abschluss eines Rahmenvertrages erhalten, würde ansonsten unterlaufen. Im Rahmenvertrag sollten auch die Konsequenzen einer Nichtbeantragung von Kapazitäten trotz entsprechender Möglichkeit festgelegt werden.

Absatz 3

Zugtrassen, an denen mehr als ein Betreiber der Schienenwege beteiligt ist, sollen bei den Zugangsberechtigten nicht zu einem Mehraufwand bei der Antragstellung führen. Absatz 3 sieht daher vor, dass die Betreiber der Schienenwege hier eine gemeinsame Stelle einrichten müssen. Dies kann einer der betroffenen Betreiber der Schienenwege sein oder aber eine gesondert eingerichtete gemeinsame Stelle. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Aufgabe aller Betreiber der Schienenwege. Der Zugangsberechtigte hat den Antrag auf Zuweisung von Schienenwegkapazitäten nur an diese Anlaufstelle zu richten. Die einzige Anlaufstelle ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Die teilweise weitergehenden Vorgaben zur Schaffung einer gemeinsamen Anlaufstelle für grenzüberschreitende Güterverkehrskorridore nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bleiben hiervon unberührt.

Absatz 4

Die Regelung stellt klar, dass ein Antrag auf Zuweisung von Kapazität von Zugangsberechtigten jederzeit gestellt werden kann. Betreiber der Schienenwege haben eine Mitwirkungspflicht gegenüber den Zugangsberechtigten. Sie müssen fehlende Informationen unverzüglich nachfordern, um eine Verzögerung des Verfahrens zu vermeiden.

Zu § 52

Absatz 1

Es wird klargestellt, dass der Betreiber der Schienenwege so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität entsprechen muss. Die Formulierung der Richtlinie 2012/34/EU, dass der Betreiber der Schienenwege „allen Sachzwängen, denen der Zugangsberechtigte unterliegt, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf sein Geschäft, so weit wie möglich Rechnung (zu) tragen (hat)“, wird nicht übernommen. Eine unterschiedliche Behandlung von Zugangsberechtigten vor dem Hintergrund etwaiger wirtschaftlicher Zwänge kann der Betreiber der Schienenwege nicht beurteilen und wäre überdies diskriminierungsfrei nicht realisierbar: Dazu müsste der Betreiber eine Reihenfolge der „wirtschaftlichen Zwänge“ aufstellen und auch die entsprechenden Informationen von den Zugangsberechtigten einfordern.

Absatz 2

Die Regelung stellt klar, dass die Privilegierung bestimmter Verkehrsarten nur im Falle von überlasteten Schienenwegen sowie bei einer erfolgten Ausweisung eines Schienenweges als „besonderer Schienenweg“ zulässig ist.

Absatz 3

Einer Koordinierung bedarf es nur bei Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen von Zugangsberechtigten bei einem Betreiber der Schienenwege.

Absatz 4

Geringfügige Abweichungen von Anträgen der Zugangsberechtigten werden für diese in einer Vielzahl von Fällen akzeptabel sein. Selbst bei vertaktetem Verkehr wird es hier oft noch Spielräume für Abweichungen von mehreren Minuten geben. Daher kann den Betreibern der Schienenwege eine angemessene Flexibilität bei der Zuweisung von Kapazitäten zugestanden werden, wenn hierfür Bedarf besteht. Letztlich kann so ggf. der Aufwand eines weiteren Koordinierungsverfahrens vermieden werden. Die Interessen der Zugangsberechtigten sind zu berücksichtigen.

Absatz 5

Zum Zwecke einer effektiven Koordinierung ist die (anonymisierte) Offenlegung der Anträge von sämtlichen Zugangsberechtigten gegenüber dem vom Konflikt Betroffenen erforderlich. Die Zugangsberechtigten müssen ein differenziertes Bild über die Anträge, die vorhandene Kapazitäten und Ausweichmöglichkeiten bekommen, damit die Fahrwege effizient genutzt werden können.

Vorläufig zugewiesene Trassen im Sinne von Nummer 2 sind insbesondere grenzüberschreitende Trassen nach § 50 Abs. 2. Bedeutung hat dies vor allem für die Güterverkehrskorridore nach Verordnung (EU) Nr. 913/2010.

Absatz 6

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen stellen das zentrale Dokument zur Information der Zugangsberechtigten dar. Die Regelung sieht daher eine Aufnahme des Koordinierungsverfahrens in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen vor. Die Regelung gibt vor, dass die Regelungen zum Koordinierungsverfahren mindestens die Probleme grenzüberschreitender Zugtrassen sowie die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege berücksichtigen müssen. Im Übrigen hat der Betreiber der Schienenwege weite Spielräume bei der Gestaltung des Koordinierungsverfahrens.

Absatz 7 und 8

Das Koordinierungsverfahren endet, wenn eine einvernehmliche Lösung nicht zu erzielen ist. Während die gesetzlichen Regelungen zum Koordinierungsverfahren grundsätzlich einen weiten Rahmen bilden, der durch die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgefüllt werden muss, sind die gesetzlichen Vorgaben für die Streitbeilegung deutlich strikter. Diese Regelungen sind zur Vereinfachung des Verfahrens weitgehend der Disposition der Verfahrensteilnehmer entzogen. so dass nur noch die Details in den die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu regeln sind.

Wenn kein einheitlicher Rahmen vorgegeben wird, besteht die Gefahr sehr unterschiedlicher Regelungen bei den Infrastrukturbetreibern. Begehrt ein Zugangsberechtigter die Nutzung mehrerer Infrastrukturen, bestünde die Gefahr, dass er einen Teil seiner Trasse bei einem der beteiligten Infrastrukturbetreiber erhält, ein anderer Teil betreffend die Infrastruktur eines weiteren Infrastrukturbetreibers mit abweichenden Regelungen zum Entscheidungsverfahren aber abgelehnt würde. Die Durchführung des Verkehrs wäre damit insgesamt nicht möglich.

Daher wurden die bewährten Vorgaben des § 9 Absatz 4 bis 6 EIBV inhaltsgleich in das Eisenbahnregulierungsgesetz überführt. Durch die Einführung einer Soll-Vorschrift wird klargestellt, dass Abweichungen in besonderen Fällen durch Betreiber der Schienenwege möglich sind.

In Absatz 8 wird der europarechtlich definierte Begriff des Arbeitstages verwendet: Arbeitstage sind in Art. 2 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1182/71 (EWG, Euratom) definiert: „Für die Anwendung dieser Verordnung sind als Arbeitstage alle Tage außer Feiertagen, Sonntagen und Sonnabenden zu berücksichtigen."

Absatz 9

Wenn eine Differenzierung von Trassenpreisen nach Lärmauswirkungen eines Zuges erfolgt, so sollen durch diese Aufschläge im Koordinierungsverfahren keine Vorteile entstehen. Daher bleiben solche Komponenten beim Koordinierungsverfahren außen vor.

Zu § 53

Zur Erstellung des Netzfahrplanes bedarf es der Schritte vom vorläufigen Netzfahrplanentwurf über den endgültigen Netzfahrplanentwurf zum Netzfahrplan. Für den Fall, dass nicht allen Anträgen stattgegeben werden kann und der Betreiber der Schienenwege beabsichtigt, Anträge abzulehnen, ist zuvor das Verfahren gemäß §§ 72 Satz 1 Nr. 1, 73 Absatz 1 Nr. 1 durchzuführen.

Absatz 1

Nach Eingang der Trassenbestellungen für den Netzfahrplan sowie evtl. durchgeführter Konfliktlösungsverfahren stellt (Koordinierungs- bzw. Streitbeilegungsverfahren) der Betreiber der Schienenwege den vorläufigen Netzfahrplanentwurf fertig und gibt den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme. Beteiligte sind alle Zugangsberechtigten, die Schienenwegkapazität nachgefragt haben und Dritte, die Stellung zum Netzfahrplanentwurf nehmen möchten.

Absatz 2

Bei Beanstandungen der Zugangsberechtigten hat sich der Betreiber der Schienenwege mit diesen auseinanderzusetzen und ihnen soweit berechtigt Rechnung zu tragen.

Absatz 3

Der endgültige Netzfahrplanentwurf ist die Basis für den Abschluss von Nutzungsverträgen. Auf dieser Grundlage werden die Angebote nach § 59 gemacht. Sind diese angenommen, steht der Netzfahrplan fest.

Zu § 54

Die Vorschrift regelt die Verpflichtung des Betreibers der Schienenwege zur Abgabe eines Angebots oder zur Ablehnung eines Antrags auf Zuweisung von Schienenwegkapazität und legt den Zeitpunkt, zu dem das Angebot auf Abschluss eines Nutzungsvertrages abzugeben ist, fest. Zur Verfahrensbeschleunigung kann das Angebot nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

Zu § 55

Absatz 1

Ein überlasteter Schienenweg liegt vor, wenn nach Durchführung der Koordinierung und der Streitbeilegung den Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann. In den folgenden Absätzen werden die Folgen einer Überlastungserklärung festgelegt. Wie bisher sollen Aufsichts- und Regulierungsbehörde bei überlasteten Schienenwegen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit tätig werden. Erklärungen zur Überlastung sind daher gegenüber beiden Behörden abzugeben.

Absatz 2

Zunächst ist eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, bzw. ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität umzusetzen.

Absatz 3

Zur Steuerung der Nachfrage können Wegeentgelte einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität in Zeiten der Überlastung durch Entgelterhöhungen widerspiegelt. Sofern diese Ausdifferenzierung nicht zu einem befriedigenden Ergebnis führt, können Vorrangkriterien Anwendung finden, die in den

Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen sind. Diese Vorrangkriterien können sich von den Vorrangkriterien im Streitbeilegungsverfahren gemäß § 52 Absatz 7 unterscheiden, da sich die Zielrichtungen der beiden Verfahren unterscheiden. Im Streitbeilegungsverfahren geht es grundsätzlich darum, ob eine Trasse zu einem bestimmten Zeitpunkt erlangt werden kann. Im Verfahren zu den überlasteten Schienenwegen geht es darum, ob überhaupt eine Trasse zur Verfügung steht. Bei der Frage, ob ein Verkehr generell nicht durchgeführt werden kann, können auch übergeordnete Gründe eine Rolle spielen (s. Absatz 4). Sofern Anträge nur im geringen Maße nicht berücksichtigt werden können, ist noch nicht von einem überlasteten Schienenweg auszugehen.

Absatz 4

Nach dieser Regelung ist der gesellschaftliche Nutzen von Verkehrsdiensten von zentraler Bedeutung.

Da ein privatwirtschaftliches Unternehmen nicht in die Verlegenheit gebracht werden soll, einen gesellschaftlichen Nutzen definieren zu müssen, wird dieser durch Gesetz festgelegt. Um dem gesellschaftlichen Nutzen Rechnung zu tragen, ist es für den Betreiber der Schienenwege möglich, Verkehrsdiensten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich Vorrang einzuräumen. Dies wird im Rahmen der Ausgestaltung der Richtlinie 2012/34/EU ausdrücklich hervorgehoben und dient der Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Transportdienstleistungen. Eine solche Vorrangregelung ist richtlinienkonform, da die Attraktivität dieser Verkehrsdienste ausdrücklich erhalten werden soll.

Absatz 5

Bei Aufstellung der Vorrangkriterien ist der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr angemessen zu berücksichtigen.

Absatz 6

Um Transparenz für die Zugangsberechtigten zu schaffen, sind die Vorrangkriterien in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen und zu veröffentlichen.

Zu § 56

Absatz 1

Außerhalb der Anmeldungen für den Netzfahrplan besteht Bedarf, Verkehre durchführen zu können, um die unterschiedlichen Planungszeiträume für Verkehrsarten zu berücksichtigen (sog. Gelegenheitsverkehr). So ist es beispielsweise für Speditionsunternehmen oftmals entscheidend, kurzfristig Schienenwegkapazitäten zu erhalten um einen Auftrag über den Verkehrsträger Schiene abwickeln zu können. Über entsprechende Anträge muss der Betreiber der Schienenwege innerhalb von fünf Arbeitstagen entscheiden. In komplexen Fällen kann von dieser Frist abgewichen werden. Fälle, die typischerweise eine längere Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen, sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu nennen.

Der Zugangsberechtigte kann das Angebot grundsätzlich nur innerhalb eines Arbeitstages annehmen. In komplexen Fällen ist auch dem Zugangsberechtigten ein Zeitraum von mehr als einem Tag einzuräumen, um das Angebot des Betreibers der Schienenwege beurteilen zu können.

Absatz 2

Die Vorschrift verlangt nicht, dass ein Betreiber der Schienenwege alle Kapazitätsreserven des gesamten Netzes in Echtzeit darstellt. Dies ist schon deswegen nicht erforderlich, weil er nicht abschätzen kann, welche Leistungen nachgefragt werden: Auf einer Strecke, die zum Beispiel keine Kapazität mehr für einen schnellen Durchgangszug

hat, kann durchaus noch Kapazität für langsame Züge auf einzelnen Streckenabschnitten zur Verfügung stellen. Der Betreiber der Schienenwege muss allerdings auf Nachfrage umfassend Auskunft geben. Er kann zudem auf der Grundlage der Regelung Informationen über Kapazitätsreserven in das Internet einstellen.

Absatz 3

Betreiber der Schienenwege müssen auf Grund ihrer Erfahrungen und sonstiger Erkenntnisse prüfen, ob das Vorhalten von Schienenwegkapazität für kurzfristige Anträge notwendig ist. Sofern absehbar ist, dass auf bestimmten Relationen kurzfristige Anträge gestellt werden (z. B. bei Transporten von den Häfen, die von der jeweiligen Ankunftszeit der Schiffe abhängig sind), muss der Betreiber der Schienenwege dies bereits bei der Erstellung des Netzfahrplans berücksichtigen. Dies gilt auch für überlastete Schienenwege. Ziel ist, solche Verkehre nicht von Vorneherein unmöglich zu machen, sondern das auf kurzfristige Trassenzuweisungen angewiesene Marktsegment in einem frühen Stadium angemessen zu berücksichtigen. Reservekapazitäten, die der Erhaltung der Infrastruktur dienen, müssen demgegenüber seitens der Betreiber der Schienenwege stets vorgehalten werden. Diese sind bereits bei der Erstellung des Netzfahrplans vorzusehen.

Zu § 57

Absatz 1

Die Vorschrift dient der Klarstellung, dass Schienenwegkapazitäten grundsätzlich von Verkehrsdiensten aller Art genutzt werden können, wenn diese die betrieblichen Voraussetzungen mitbringen.

Absatz 2

Die Vorschrift gibt den Betreibern der Schienenwege die Möglichkeit, bestimmten Verkehrsarten auf bestimmten Strecken Vorrang einzuräumen. Auf diese Weise wird der Zuschnitt der Infrastruktur auf verschiedene Nutzergruppen ermöglicht. Damit können z. B. Güterzüge und Personenzüge auf unterschiedliche Strecken verwiesen werden, um eine effiziente Nutzung der Kapazitäten zu ermöglichen und Störungen im Betrieb, beispielsweise Anfälligkeit für Verspätungen bei unterschiedlichen Verkehrsdiensten, zu minimieren. Satz 3 stellt klar, dass damit unter den dort genannten Voraussetzungen (vorhandene Schienenwegkapazität; Erfüllung der technischen Betriebsmerkmale durch die Betriebsdienste) kein Ausschluss des Zugangsrechts, sondern lediglich die Vorrangstellung einer bestimmten Verkehrsart verbunden ist.

Absatz 3

Um Transparenz für die Zugangsberechtigten zu erzielen, sind Nutzungsbeschränkungen von Schienenwegen in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen.

Zu § 58

Absatz 1

Sind Schienenwege überlastet, hat der Betreiber durch eine Kapazitätsanalyse die Engpässe und deren Ursachen zu untersuchen, um diese nach Möglichkeit durch kurz- und mittelfristige Maßnahmen zu beseitigen. Indem die Gründe für die Überlastung analysiert werden, sollen auf dieser Basis geeignete Maßnahmen zur Problemlösung herausgearbeitet werden.

Absatz 2

Die Regelung listet auf, welche Aspekte zu untersuchen sind, um eine aussagekräftige Kapazitätsanalyse zu erstellen. Anders als der Bundesverkehrswegeplan beinhaltet die Kapazitätsanalyse eine Kurz- und Mittelfristbetrachtung und keine Langfristbetrachtung. Zielrichtung des Verfahrens ist es, mit überschaubaren Maßnahmen, die auch rein organisatorischer Natur sein können, Kapazitätssteigerungen zu erreichen.

Absatz 3

Die Vorschrift benennt den Zeitraum, in dem die Kapazitätsanalyse abzuschließen ist. Da es Ziel ist, mittelfristige Maßnahmen auf den Weg zu bringen, ist ein halbes Jahr ein geeigneter Zeitraum.

Zu § 59

Absatz 1 und 2

Der Betreiber der Schienenwege hat innerhalb von sechs Monaten einen Plan zur Erhöhung der Kapazitäten vorzulegen. Dieser muss die in Absatz 2 Nummer 1 bis 4 aufgeführten Aspekte enthalten. Durchzuführen ist eine umfangreiche Analyse der Gründe für die Überlastung, der Möglichkeiten der Beseitigung und ihre Finanzierbarkeit unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Dabei ist die Sicht der Nutzer der Infrastruktur eine wesentliche Komponente. Der Plan ist zu veröffentlichen und den Zugangsberechtigten einen Monat lang Zeit zu geben, zum Plan Stellung nehmen zu können. Zur Erleichterung des Verfahrens legt der Betreiber der Schienenwege den Weg oder die Wege fest, auf dem diese Stellungnahmen erfolgen können.

Absatz 3

Die Vorlage sowohl an die Aufsichts- als auch an die Regulierungsbehörde dient der umfassenden Information und der Berücksichtigung aller Aspekte (z. B. Sicherheit, Wettbewerb). Es bedarf keiner Genehmigung durch die Behörden, doch haben diese die Möglichkeit, Bedenken gegenüber dem Betreiber der Schienenwege geltend zu machen. Satz 2 stellt klar, dass der Plan keine Zahlungsverpflichtung für Dritte beinhaltet. Denn in den meisten Fällen wird der Aufbau von Kapazitäten nicht allein durch Mittel des Betreibers der Schienenwege, sondern unter Zuhilfenahme von Drittmitteln erfolgen. In diesem Fall müssen ggf. Haushaltsmittel verwendet werden, die jedoch in einem getrennten Verfahren bewilligt werden bzw. im Rahmen des Haushaltsrechts bereitgestellt werden müssen.

Absatz 4 und 5

Eine Sanktion gegenüber dem Betreiber der Schienenwege im Falle der Nichtverwirklichung des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ist nur sachgerecht, wenn er sich nicht regelkonform verhält. Dies ist der Fall, wenn er entweder keinen Plan vorgelegt hat oder aber der vorgelegte Plan durch Gründe, die seinem Einflussbereich unterliegen, nicht oder nur unvollständig vollzogen werden kann. Es wird klargestellt, dass die ökonomischen Belange des Betreibers der Schienenwege bei der Abwägung, ob Maßnahme zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden sollen, zu berücksichtigen sind. Die Verhältnismäßigkeit ist stets zu wahren.

Zu § 60

Absatz 1

Es soll verhindert werden, dass Kapazitäten zwar regelmäßig angemeldet, dann aber in einem bestimmten Umfang nicht genutzt werden. Der Infrastrukturbetreiber soll dementsprechend im Rahmen der Zuweisung positiv bzw. negativ berücksichtigen, in welchem Verhältnis angemeldete Trassen in vergangenen Netzfahrplanperioden nicht genutzt wurden. Eine Benachteiligung von Markteinsteigern ist nicht beabsichtigt. Vielmehr verfügt ein neues

Unternehmen stets über eine positive „Bilanz“, da es in der Vergangenheit noch keine Kapazitäten blockieren konnte. Die Bedingungen sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen.

Absatz 2

Mit dem Ziel der optimalen Nutzung vorhandener Schienenwegkapazität sollen nicht genutzte Trassen zugunsten von Wettbewerbern aufgegeben werden. Dem Betreiber der Schienenwege wird daher das Recht eingeräumt, die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, sofern diese über einen Zeitraum von einem Monat nicht bzw. zu wenig genutzt werden. Gemeint ist hierbei die Aufgabe von Trassen, die Bestandteil einer Vereinbarung nach § 20 sind, sofern die Trassen aus dieser Vereinbarung in dem betreffenden Zeitraum nur geringfügig oder gar nicht genutzt wurden. Die Angabe des zu Grunde zu legenden Schwellenwertes in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen wie in Absatz 2 vorgesehen dient der Vorhersehbarkeit für die Zugangsberechtigten.

Bei der Bestimmung eines geeigneten Schwellenwertes ist die Festlegung eines einheitlichen Prozentsatzes gegebenenfalls nicht für alle Zugangsberechtigten und Schienenwege gleichermaßen sachgerecht. So kann ein Schwellenwert von beispielsweise 80 % bei Erbringung von fünf Verkehrsdiensten im Monat bereits bei Ausfall von zwei Zügen unterschritten sein. Eine erzwungene Aufgabe von Zugtrassen wäre in solchen Fällen möglicherweise nicht sachgerecht. Der Betreiber der Schienenwege ist daher frei in der Aufstellung eines geeigneten Systems mit Schwellenwerten in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Z. B. können die Schwellenwerte je nach erbrachtem Verkehrsdienst oder absoluter Anzahl der ausgefallenen Züge oder anderen sachgerechten Kriterien differenziert werden.

Zu § 61

Instandhaltung ist die Kombination aller technischen und administrativen Maßnahmen während des Lebenszyklus des Schienenwegs zur Erhaltung des funktionsfähigen Zustands. Hierbei ist zwischen der planmäßigen Instandhaltung, welche Absatz 1 behandelt, und der außerplanmäßigen Instandhaltung, welche von Absatz 3 behandelt wird, zu unterscheiden. Bereits bei der Fahrplanerstellung sind Instandhaltungsarbeiten, d. h. eventuelle Sperrungen bestimmter Streckenabschnitte zu berücksichtigen.

Absatz 1

Planmäßige, d. h. vorhersehbare Instandhaltungsarbeiten einmaliger oder regelmäßiger Art dürfen die Zugangsberechtigten nicht bei der Nutzung ihrer Trassen beeinträchtigen. Die Regelung sieht daher vor, dass die Zuweisung bzw. Vorhaltung von Kapazitäten im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplanes zu erfolgen hat. Eine Beeinträchtigung der zugewiesenen Trassen wird durch die frühzeitige Berücksichtigung der Instandhaltungskapazität vermieden.

Absatz 2

Bei der Durchführung von regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten soll den Belangen der Zugangsberechtigten Rechnung getragen werden. Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass diese Arbeiten zu einem Zeitpunkt stattfinden, in dem das Verkehrsaufkommen gering ist. Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.

Absatz 3

Bei außerplanmäßigen Instandhaltungsarbeiten (z. B. aufgrund unerwarteter Witterungsbedingungen und Unwettern) müssen die Zugangsberechtigten so früh wie möglich informiert werden, wenn eine zugewiesene Trasse

nicht genutzt werden kann. So wird diesen eine den Umständen entsprechend bestmögliche Planung ermöglicht, um Konsequenzen aus dem Ausfall des Zuges zu ziehen.

Eine Beibehaltung der in Deutschland üblichen Praxis, Trassenkapazitäten für Bauzüge im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs zuzuweisen, soll weiterhin ermöglicht werden. Eine Einplanung derartiger Kapazitäten ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung kaum möglich, da diese Kapazitäten nicht minutengenau planbar sind.

Zu § 62

Absatz 1

Die Beseitigung von Störungen im Eisenbahnbetrieb ist originäre Aufgabe des Betreibers der Schienenwege. Mindestens die Eisenbahnaufsichtsbehörden müssen bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb unterrichtet werden, damit sie ihren Aufsichtspflichten nachkommen können.

Absatz 2

Im Störungsfall kann der Betreiber der Schienenwege einzelne Schienenwege solange sperren, wie es zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Systems erforderlich ist. Reichen seine technischen Mittel nicht aus, kann er Eisenbahnverkehrsunternehmen heranziehen, um die notwendige Hilfe zu stellen, z. B. durch ein kurzzeitiges Überlassen von Eisenbahnfahrzeugen.

Zu §§ 63 bis 65

Allgemein

Die Regelungen in Kapitel 4 betreffen die Regulierung von Wartungseinrichtungen als Serviceeinrichtungen im Sinne der Richtlinie. Regulierung ist kein Selbstzweck. Insbesondere bei bestehendem Wettbewerb stellt Regulierung einen unnötigen Eingriff in einen funktionierenden Markt dar. Auf der Grundlage der Stellungnahmen des Eisenbahnsektors bedarf der Bereich der Wartungseinrichtungen keiner Regulierung. Daher müssen Ausnahmen von den allgemeinen Regelungen für Wartungseinrichtungen vorgesehen werden. § 81 befristet die Geltungsdauer dieser Regelungen.

Zu § 63

Absatz 1

Nachdem Sicherheit das übergeordnete Ziel im Eisenbahnbereich ist, sind die Sicherheit bewahrende Regelungen unabhängig von Marktüberlegungen aufzustellen und einzuhalten.

Absatz 2

In einem funktionierenden Markt sind Vorschriften über Ermittlung von Entgelten oder die Information über eine beabsichtigte Ablehnung eines Antrags auf Nutzung und deren Begründung nicht erforderlich.

Zu § 64

Die Einschätzung, ob auf dem Markt für Wartungseinrichtungen ein unverfälschter Wettbewerb herrscht, beziehen sich auf den Status quo. Nachdem sich dieser ändern kann, soll die Regulierungsbehörde zur Frage, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen, einen Bericht für die Bundesregierung erstellen. Auf der Grundlage dieses Berichts kann dann eventueller Handlungsbedarf beurteilt werden.

Zu § 65

Absatz 1

Die Vorschrift beschreibt den Auftrag für die Regulierungsbehörde näher.

Absatz 2

Nachdem die gesetzliche Regelung der Ausnahme auf den Stellungnahmen des Eisenbahnsektors beruht, wird der Sektor auch in die Überprüfung insoweit einbezogen, dass sich die Betreiber der Wartungseinrichtungen und diejenigen Dritten in einer Stellungnahme zum Berichtsentwurf der Regulierungsbehörde äußern können, die ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzugangs haben.

Absatz 3

Ob die Ausnahmeregelung bestehen bleiben soll, ist eine Entscheidung des Gesetzgebers. Ihm ist daher der Bericht zuzuleiten.

Zu § 66

Allgemein

Grundsätzlich ist die Bundesnetzagentur die zuständige Behörde für den Vollzug des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Wenn im Einzelfall die (allgemeinen) Eisenbahnaufsichtsbehörden zuständig sein sollen, wird dies besonders geregelt.

Absatz 1

Die Zugangsberechtigten haben umfassende Möglichkeiten der Befassung der Regulierungsbehörde. Absatz 2 ist der Auffangtatbestand für die Fälle, in denen ein Zugangsberechtigter auf andere Art und Weise als in Absatz 4 und 5 beschrieben diskriminiert oder in seinen Rechten verletzt wird.

Absatz 2

Verbraucherverbände haben das Recht bei der Regulierungsbehörde eine Beschwerde einzureichen, wenn der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung Rechte von Kunden im Personenverkehr verletzt haben könnte. Die Regulierungsbehörde muss innerhalb einer angemessenen Frist antworten. Die Beschwerdeberechtigung eines Verbandes ist in Satz 2 f. abschließend normiert.

Absatz 3

Vereinbarungen über die Nutzung von Schienenwegkapazitäten und von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind entscheidend für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur. Auch in Fällen, in denen ein Zugangsberechtigter von sich aus keinen Antrag auf Überprüfung eines abgelehnten Antrages stellt, kann die Regulierungsbehörde den Vorgang aus eigener Initiative prüfen, um gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zu treffen. Dies gilt auch bei Rahmenverträgen.

Absatz 4

Die Regelung enthält eine nicht abschließende Aufzählung von durch die Regulierungsbehörde überprüfbaren Regelungen oder Praxis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Über die Vorgaben der Richtlinie hinaus können

auch die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen überprüft werden. Die Aufzählung enthält für die Gewährung eines nichtdiskriminierenden Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur besonders sensible Bereiche.

Zu § 67

Absatz 1

Die Vorgaben der Richtlinie wurden um eine Befugnisnorm ergänzt. Im Rahmen der Umsetzung des Artikels 56 Absatz 8 Unterabsatz 2 der Richtlinie ist die dort genannte „Geldbuße“ nicht als Sanktion im Bereich der Ordnungswidrigkeiten auszulegen, sondern als Zwangsgeld im Sinne eines Zwangsmittels zur Durchsetzung der Auskunftsverpflichtung.

Absatz 2

Siehe Begründung zu § 9.

Absatz 3

Die genannten Beteiligten sind von der Regulierungsbehörde regelmäßig zu konsultieren, so dass die Regulierungsbehörde ihren Belangen im Rahmen ihrer Tätigkeit angemessen Rechnung tragen kann. Da prinzipiell auch Verbraucherinteressen berührt sein können, sollen auch Verbraucherverbände seitens der Regulierungsbehörde konsultiert werden.

Absatz 4

Die Regelung enthält eine über die Vorgaben der Richtlinie hinausgehende Verfahrensregelung. Damit die Regulierungsbehörde ihre Aufgaben erfüllen kann, müssen die Marktteilnehmer verpflichtet werden können, ihr Auskünfte zu leisten, Unterlagen vorzulegen und Hilfsdienste zu erbringen. Die Regulierungsbehörde kann verdachtsunabhängig tätig werden. Das heißt, dass die Regulierungsbehörde auch dann handeln können soll, wenn sie ohne Verdacht gegen ein konkretes Unternehmen allgemein die Einhaltung von Vorgaben überprüfen möchte (z. B. Aufstellung von Nutzungsbedingungen). Dies kann anhand von Stichproben überprüft werden.

Absatz 5

Die Regelung stellt klar, dass die Datenerhebung für sämtliche Aufgaben der Regulierungsbehörde möglich ist, d. h. auch zu Zwecken der Marktüberwachung. Die Ergänzung sieht über die Vorgaben der Richtlinie hinaus vor, dass die Daten in einer von der Regulierungsbehörde vorgegebenen Form zu übermitteln sind. Auf diese Weise können Streifragen hierzu vermieden und der Verfahrensgang beschleunigt werden.

Absatz 6

Die Regelung enthält Konkretisierungen bezüglich des Zeitrahmens der zu übermittelnden Auskünfte.

Absatz 7

Die Regelung in Satz 1 entspricht § 5a Absatz 5 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz. Die Regelung in Satz 2 legt fest wie die Regulierungsbehörde mit den erhobenen Daten verfahren darf.

Zu § 68

Absatz 1

Die Regelung macht Vorgaben zu Zeitrahmen und Verfahren für Entscheidungen der Regulierungsbehörde. Die Zusammenarbeit zwischen der Regulierungsbehörde und anderen Behörden im Eisenbahnbereich, so auch den Kartellbehörden, wird übergreifend in § 6 des BEVVG geregelt.

Absatz 2

Die Regelung gestaltet die Befugnisse der Regulierungsbehörde in den Fällen, in denen der Zugangsberechtigte der Auffassung ist, von Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens beeinträchtigt zu sein. Die Vorgaben setzen Art. 56 Abs. 9 UAbs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU um. Dazu wird der Regulierungsbehörde auch die Befugnis eingeräumt, selbst Vertragsbedingungen festzulegen und entgegenstehende Verträge für unwirksam zu erklären. Diese Entscheidung betrifft auch Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen.

Absatz 3

Um der Regulierungsbehörde flexibles Handeln zu ermöglichen, hat sie die Möglichkeit bei Rechtsverstößen das Verhalten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht nur sofort, sondern auch mit Wirkung für die Zukunft zu untersagen. Dies ist möglich, soweit das Verhalten des betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens gegen die Vorschriften dieses Gesetzes verstoßen.

Absatz 4

Wie schon bislang in § 37 AEG geregelt, haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde keine aufschiebende Wirkung. Regelmäßig besteht ein Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit der Regulierungsentscheidungen. Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dient der Befriedung des Eisenbahnsektors. Da der Eisenbahnsektor in hohem Maß systemisch vernetzt ist, würde die Ungewissheit im Einzelfall, wie bis zur endgültigen Entscheidung zu verfahren ist, den gesamten Sektor treffen können und damit möglicherweise geordnete Abläufe unmöglich machen. Die bisherige Regelung hat sich bewährt und wird auch auf die neu hinzu gekommenen Befugnisse erstreckt. § 137 TKG enthält für den Telekommunikationssektor eine entsprechende Bestimmung. Die Befugnis des Betroffenen, einen Antrag nach § 80 Absatz 5 VwGO zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung zu stellen, bleibt hiervon unberührt. Die Durchführung eines Vorverfahrens ist in Beschlusskammerverfahren nicht sinnvoll, da bereits während dieses Verfahrens Stellungnahmen von den Beteiligten eingeholt werden.

Absatz 5

Die Veröffentlichung der Entscheidungen der Regulierungsbehörde dient der Transparenz ihrer Tätigkeit. Sie trägt dazu bei, dass die Unternehmen die Folgen ihres eigenen Handelns und die hierzu bereits ergangene Praxis der Regulierungsbehörde besser abschätzen können. Damit ist auch eine Verringerung weiterer streitiger Verfahren zu erwarten. Die Regelung entspricht im Übrigen einer entsprechenden Veröffentlichungspflicht von Entscheidungen der Regulierungsbehörde nach § 74 EnWG. Diese Veröffentlichung hat datenschutzrechtlich in nicht personenbezogener Form zu erfolgen.

Zu § 69

Die Regelung stellt die Grundlage für die Erhebung von Gebühren und Auslagen durch die Bundesnetzagentur dar. Die Verordnungsermächtigung befindet sich im Allgemeinen Eisenbahngesetz, künftig im Bundesgebührengesetz.

Zu § 70

Absatz 1

Zu den Befugnissen der Regulierungsbehörde gehört es, die Einhaltung der Entflechtungsvorschriften zu kontrollieren und entsprechende Kontrollen bei Eisenbahnunternehmen durchzuführen. Die Richtlinie nennt hier nur die Vorgaben zur getrennten Buchführung nach § 7. Es ist jedoch sinnvoll, der Regulierungsbehörde eine Kontrolle über sämtliche die Entflechtung von Eisenbahnunternehmen behandelnden Vorschriften zu ermöglichen. Alle erforderlichen Unterlagen sind vorzulegen. Bei der Anforderung der durch Anlage 9 konkretisierten Daten hat die Regulierungsbehörde den für das Unternehmen entstehenden Aufwand bei der Aufbereitung von Daten zu berücksichtigen.

Absatz 2

Die Regulierungsbehörde wird ermächtigt, der für die jeweilige staatliche Beihilfe zuständigen Behörde die für deren Arbeit notwendigen Informationen zu übermitteln.

Absatz 3

Die Regelung stellt den Vorrang europäischen Rechts klar.

Absatz 4

Verweisung zur Vermeidung von Wiederholungen.

Zu § 71

Die Vorschrift ergänzt die Vorgaben der Richtlinie und ist § 121 TKG nachgebildet. Sie zielt darauf, den Deutschen Bundestag und den Bundesrat in die Lage zu versetzen, das Eisenbahnregulierungsgesetz im Lichte seiner Anwendungspraxis und der aktuellen Wettbewerbssituation regelmäßig zu evaluieren. Hierzu soll der Bericht insbesondere eine Darstellung der wesentlichen Regulierungsentscheidungen sowie der Markt- und Wettbewerbsentwicklung enthalten.

Der Tätigkeitsbericht der Regulierungsbehörde soll alle zwei Jahre, parallel zu den Sondergutachten der Monopolkommission vorgelegt werden. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat der Bundesnetzagentur berät diese gemäß § 76 bei der Erstellung des Berichts. Abweichend von der bisherigen Regelung in § 14b Absatz 4 AEG wird der Tätigkeitsbericht nicht mehr jährlich erstellt. Hierdurch tritt eine Entlastung bei der Regulierungsbehörde ein. Für eine effektive Evaluierung der Eisenbahnregulierungsvorschriften ist ein Bericht im Zweijahresturnus ausreichend. Der Tätigkeitsbericht wird den gesetzgebenden Körperschaften unmittelbar zur Verfügung gestellt; das vorherige Abfassen einer Stellungnahme durch die Bundesregierung entfällt.

Zu § 72

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung in § 14d AEG. Es werden Mitteilungspflichten über die in Nummer 1 bis 7 aufgeführten beabsichtigten Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen begründet. Die Regulierungsbehörde wird insbesondere über alle strittigen Fälle im Zusammenhang mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur informiert. Die Regulierungsbehörde hat damit die Möglichkeit, von Amts wegen einzugreifen, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

Satz 1 Nummern 1 bis 3

Die Regelungen entsprechen den Regelungen des § 14d Nummern 1 bis 3 AEG. Das Einfügen der Formulierung „ganz oder teilweise“ in Nummer 1 bis 3 im Vergleich zu § 14d AEG dient lediglich der Klarstellung. Auch im Fall einer Ablehnung von Teilen eines Antrags, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dies der Regulierungsbehörde mitteilen, da der Antragsteller für die betreffenden Teile dieses Antrags kein Trassenangebot bzw. kein Angebot über Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung erhält.

Satz 1 Nummer 4

Abweichend von der bisherigen Regelung in§ 14d Nummer 4 AEG ist ausdrücklich auch die Ablehnung eines Rahmenvertrages genannt. Dies dient der Klarstellung und entspricht der bisherigen Praxis. In Anlehnung an die übrigen Regelungen der Vorschrift und insbesondere vor dem Hintergrund der mit einer Ablehnung verbundenen Nachteile für den Antragsteller, muss eine Mitteilungspflicht auch für die beabsichtigte Ablehnung bestehen. Darüber hinaus ist die Mitteilungspflicht für nachträgliche Änderungen eines Rahmenvertrages aufgenommen worden. Eine solche ist notwendig, um verhindern zu können, dass Rahmenverträge unmittelbar nach Abschluss eines Vorabprüfungsverfahrens ohne Beteiligung der Regulierungsbehörde geändert werden.

Satz 1 Nummer 5

Die Regelung entspricht der Regelung in § 14d Nummer 6 AEG.

Satz 1 Nummer 6

Neu ist die Regelung in Nummer 6. Sie ist der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geschuldet. Die Verordnung sieht die Festlegung von grenzüberschreitenden Güterzugtrassen innerhalb der benannten Korridore vor. Im Gegensatz zum bislang geltenden Prinzip des „open access“ basiert die Trassenkonstruktion in dem Fall nicht auf den Anmeldungen der Zugangsberechtigten, sondern wird vielmehr durch die Betreiber der Infrastruktur auf der Grundlage eines erwarteten Kapazitätsbedarfs vorgenommen. Diese Trassen liegen fest und können nachträglich nicht mehr geändert werden. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die beabsichtigten Festlegungen für diese Trassen der Regulierungsbehörde vorab mitteilt, damit ggf. zu diesem Zeitpunkt noch Anpassungen vorgenommen werden können, sollte ein Verstoß gegen das Eisenbahnrecht vorliegen.

Bevor die Regulierungsbehörde allerdings eine Entscheidung nach § 72 Absatz 1 Nummer 5 treffen und der beabsichtigten Festlegung widersprechen kann, muss sie gemäß Artikel 20 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 die Regulierungsstellen aller anderen Mitgliedstaaten konsultieren, durch die die betreffende internationale Zugtrasse für Güterzüge verläuft, und sich mit diesen ins Benehmen setzen. Sofern kein Widerspruch erfolgen soll, ist eine Konsultation entbehrlich.

Satz 1 Nummer 7

Siehe Begründung zu § 44.

Satz 2

Die Regelung stellt klar, dass einvernehmliche Änderungen von Trassenanmeldungen oder von Anmeldungen für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im Falle von Anträgen auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassenzuweisungen bzw. Serviceeinrichtungskapazitäten nicht als Ablehnung der Trassenanmeldung bzw. der Anmeldung für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gelten und damit nicht unter die Mitteilungspflichten nach

Satz 1 fallen. Dies betrifft auch die Fälle, in denen Inhalte der Anmeldungen zu Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nach § 13 Abs. 2 verändert werden.

Satz 3

Die Regelung verleiht der Regulierungsbehörde die Befugnis, Festlegungen hinsichtlich der Ausgestaltung von Mitteilungen nach Satz 1 zu treffen. Hintergrund ist, dass die Mitteilung die Regulierungsbehörde in die Lage versetzen muss, die beabsichtigten Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen möglichst schnell zu erfassen und zu bewerten. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der engen zeitlichen Prüffristen notwendig. Eine sachgerechte und zügige Prüfung durch die Regulierungsbehörde setzt voraus, dass diese hinreichende Informationen in geeigneter Form erhält. Insbesondere für die umfangreichen Regelwerke wie Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gilt, dass die beabsichtigten Änderungen nachvollziehbar darzustellen sind, so dass etwa die Übersendung von Synopsen gefordert werden könnte. Die Festlegungsbefugnis dient dazu, sich nicht im Einzelfall mit den jeweils verpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen über Form und Inhalt der Mitteilung langwierig und zeitraubend während der laufender Fristen auseinandersetzen zu müssen, sondern ggf. allgemeine Vorgaben zur Mitteilung machen zu können.

Satz 4 und 5

Die Regelung dient der Klarstellung.

Zu § 73

Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 14e AEG. Der Handlungsspielraum der Regulierungsbehörde, auch im Vorfeld von Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ggf. einzugreifen, hat sich als notwendig erwiesen und soll daher in Ergänzung zu den zwingenden Vorgaben der Richtlinie beibehalten werden. Die Regulierungsbehörde kann auf der Grundlage der Unterrichtungspflichten nach § 72 drohende Rechtsverstöße der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erkennen und unterbinden.

Absatz 1

Die kurzen Fristen, die sich in Abhängigkeit von den jeweiligen Mitteilungen nach § 72 in ihrer Dauer unterscheiden, dienen der Beschleunigung der Regulierungsverfahren. Soweit im bisherigen § 14e AEG Fristen von vier Wochen vorgesehen sind, werden diese in Anlehnung an die in Artikel 56 Absatz 9 der Richtlinie genannte Frist auf sechs Wochen verlängert. In der bisherigen Praxis hat sich gezeigt, dass die Vierwochenfristen sowohl für die Regulierungsbehörde als auch für die Unternehmen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung und Anhörung zu knapp bemessen waren. Die Fristen beginnen – entsprechend Artikel 56 Absatz 9 der Richtlinie – erst mit dem Eingang der vollständigen Unterlagen bei der Regulierungsbehörde zu laufen.

Absatz 2

Die Regelung dient der Rechtssicherheit der Beteiligten. Die Zugangsberechtigten können sich darauf verlassen, dass die betroffenen Regelungen nicht vor Ablauf der Frist angewandt werden. Die Regulierungsbehörde ist weiterhin zur Ex-post Kontrolle befugt, für die Infrastrukturbetreiber entsteht durch den Ablauf der Frist daher nur eine bedingte Sicherheit. Dies ist zwecks Sicherstellung eines funktionierenden Marktes jedoch hinnehmbar.

Absatz 3

Die Rechtsfolgen einer ablehnenden Entscheidung durch die Regulierungsbehörde werden in Absatz 3 beschrieben. Die Entscheidungshoheit soll im Wesentlichen bei dem betroffenen Infrastrukturbetreiber verbleiben. Die Regulierungsbehörde kann jedoch Vorgaben machen, die seitens des Infrastrukturunternehmens zu beachten sind. Auf diese Weise wird dem Infrastrukturbetreiber ein rechtskonformes Vorgehen erleichtert.

Absatz 4

Die umfangreichen Mitteilungspflichten nach Absatz 1 sind kein Selbstzweck, sondern dienen der Marktüberwachung durch die Regulierungsbehörde. Sofern wirksamer Wettbewerb vorhanden ist und sich ein funktionierender Wettbewerb etabliert hat, kann auf Mitteilungspflichten daher ganz oder teilweise verpflichtet werden.

Zu § 74

Die Vorschrift ist § 125 TKG nachgebildet und ergänzt die Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU, um die Regulierungsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Sie trägt der ökonomischen, technischen und rechtlichen Komplexität des Eisenbahnsektors und des dortigen Wettbewerbs Rechnung. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere auch über die Datenverarbeitung durch nicht-öffentliche Stellen sind zu beachten. Vergaberechtliche Rahmenbedingungen sind zu beachten.

Zu § 75

Die Vorschrift regelt die Zusammenarbeit der Regulierungsbehörde mit anderen Regulierungsbehörden innerhalb der Europäischen Union. Die Zusammenarbeit erfolgt in der Praxis durch die IRG-Rail (Independent-Regulators Group Rail).

Absatz 1 und 2

Die Regelungen bestimmen verbindlich die Mitgliedschaft und Zusammenarbeit der Regulierungsbehörde mit den anderen Mitgliedern des Netzwerkes. Zur Klarstellung wurde eingefügt, dass Geschäftsgeheimnisse im Rahmen der Zusammenarbeit nach allgemeinen Vorschriften zu wahren sind. Zweck der Zusammenarbeit ist insbesondere die Koordinierung von Entscheidungen.

Absatz 3 bis 6

Bei grenzüberschreitenden Sachverhalten, insbesondere bei netzübergreifenden Zugtrassen, sind die Zusammenarbeit und der Austausch von Informationen zwischen den Regulierungsbehörden für eine effektive Regulierung unverzichtbar. Die Regulierungsbehörden hören sich daher gegenseitig an, bevor sie eine Entscheidung treffen. Sie tauschen Informationen, die sie von Betreibern der Schienenwege erhalten haben, untereinander aus.

Absatz 7

Verweisung zur Vermeidung von Wiederholungen.

Absatz 8

Die Regulierungsbehörden können sich zur Förderung ihrer Zusammenarbeit der Europäischen Kommission bedienen und sie um dort vorliegenden Informationen ersuchen.

Absatz 9

Zur Vereinheitlichung von Verfahren und der Gewährleistung gleicher regulatorischer Standards innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union arbeiten die Regulierungsbehörden zusammen. Auf diese Weise werden Markthindernisse in Form von unterschiedlicher Regulierungspraxis in verschiedenen Mitgliedstaaten abgebaut. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit können seitens der Europäischen Kommission durch Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 57 Absatz 8 der Richtlinie für verbindlich erklärt werden, um eine effiziente Zusammenarbeit der Regulierungsstellen zu gewährleisten.

Absatz 10

Die Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen sowie bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität zwischen Betreibern der Schienenwege bedarf der Kontrolle durch die Regulierungsbehörden, um marktmissbräuchliches Verhalten wirksam auszuschließen. Die jeweilige Regulierungsbehörde ist hierzu auf die Zuarbeit der jeweils anderen Regulierungsbehörde angewiesen.

Absatz 11

Die Regelung verweist auf den Vorrang eines Durchführungsrechtsaktes. Damit wird die Rechtsanwendung erleichtert.

Zu § 76

Die Regelung, die § 139 TKG entspricht, soll gewährleisten, dass die Regulierungsbehörde auch an bürgerlichrechtlichen eisenbahnrechtlichen Streitigkeiten im Sachzusammenhang zu ihren Aufgaben und Verfahren beteiligt werden kann. Die Beteiligung ist beschränkt auf Streitigkeiten, die sich aus dem ERegG ergeben. Ausgenommen sind hingegen zivilrechtliche Streitigkeiten, in denen rechtliche Vorgaben des ERegG nur Vorfragen für Rechtsgrundlagen aus anderen Gesetzen bilden. Die Datenübermittlungen haben unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben zu erfolgen.

Zu § 77

Absatz 1

Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz erfolgen durch Beschlusskammern. Die Einrichtung von Beschlusskammern ist durch die Richtlinie nicht zwingend vorgegeben. Sie stellt aber einen wichtigen Baustein dar, um die Vorgaben der Richtlinie bezüglich der Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde in deutsches Recht zu überführen. Das Verfahren vor den Beschlusskammern ist justizähnlich ausgestaltet und trägt damit dem Umstand Rechnung, dass die Regulierungsbehörde häufig eine Entscheidung im Streit zweier Unternehmen trifft. Da diese Situation bei der Marktüberwachung bzw. in Verfahren zur Gebührenerhebung nicht vorzufinden ist, bedarf es in diesen Fällen keines Beschlusskammerverfahrens. Es gelten in diesen Fällen weiterhin die allgemeinen Vorschriften.

Mit der Einrichtung von Beschlusskammern wird die Regulierung der Eisenbahnen an die Regulierung in den Bereichen Telekommunikation, Post und Energie angeglichen. Das Beschlusskammerverfahren hat sich dort als erfolgreich und effizient erwiesen.

Absatz 2

Die Beschlusskammern sind Kollegialspruchkörper mit drei Mitgliedern, wovon eines den Vorsitz innehat. Der oder die Vorsitzende und die Beisitzer oder Beisitzerinnen müssen Beamte auf Lebenszeit sein und die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes mit einem abgeschlossenen Studium der genannten Fachrichtungen haben. Damit ist sichergestellt, dass an den Entscheidungen Personen mitwirken, die über die notwendige Fachkompetenz verfügen. Zusätzlich muss mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer die Befähigung zum Richteramt haben. Durch diese Vorgabe wird der Komplexität der zu beantwortenden juristischen und verfahrensrechtlichen Fragestellungen Rechnung getragen.

Die Regelung in Satz 3, die den Vorsitzenden in Fällen des § 73 Absatz 1 Nummer 2 zu einer alleinigen Entscheidung ermächtigt, trägt der sehr kurzen Tagesfrist Rechnung. In diesem kurzen Zeitraum wäre eine Entscheidung durch die gesamte Beschlusskammer kaum praktikabel.

Absatz 3

Durch die besonderen Verfahrensvorschriften wird sichergestellt, dass alle von den – teilweise wirtschaftlich sehr weit reichenden – Entscheidungen betroffenen Marktteilnehmer Gehör finden können. So wird gewährleistet, dass die Regulierungsziele mit Blick auf den gesamten Wettbewerb in den Eisenbahnverkehrsmärkten umgesetzt werden können.

Die Hinzuziehung erfolgt in den Fällen des Absatz 3 Nummer 3 nur auf Antrag, weil der Kreis der „Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden", nicht bestimmt genug ist, um als Behörde selbst (abschließend) entscheiden zu können, wer zu diesem Kreis gehört.

Absatz 4

Die Vorschrift regelt das Zusammenwirken der Regulierungsbehörden.

Absatz 5

Eine einheitliche Spruchpraxis und die Sicherstellung des Konsistenzgebotes durch gegenseitige Abstimmungs- und Informationspflichten der Beschlusskammern ist zu gewährleisten.

Absatz 6

Die Vorschrift regelt das Verfahren vor der Beschlusskammer.

Absatz 7

Die Regelung zum Umgang mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen im Rahmen von Beschlusskammerverfahren gilt in Ergänzung zu § 30 VwVfG. Selbst in sehr kurzfristigen oder sehr umfangreichen Verfahren wird so die Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sichergestellt. Die Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes, insbesondere auch über die Datenverarbeitung nicht-öffentlicher Stellen sind zu beachten.

Zu § 78

Die Monopolkommission berät die Bundesregierung in Fragen der Wettbewerbsentwicklung im Eisenbahnmarkt. Absatz 2 stellt gemäß der bisherigen Praxis klar, dass die Sondergutachten für die Bundesregierung erstellt werden und von dieser unverzüglich an die gesetzgebenden Körperschaften weiter geleitet werden. § 71 sieht vor, dass die Bundesnetzagentur künftig ebenfalls alle zwei Jahre, ihren Tätigkeitsbericht vorlegt. Dies geschieht zu dem gleichen Zeitpunkt, indem die Monopolkommission ihr Sondergutachten veröffentlicht.

Zu § 79

Die Regelung des § 35 AEG wird unverändert übernommen.

Zu § 80

Das Eisenbahnregulierungsgesetz soll wegen der durch die Richtlinie 2012/34/EU vorgegebenen Umsetzungsfrist möglichst schnell in Kraft treten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine unmittelbare Anwendung in einigen Fällen nicht möglich ist.

Für einige Regelungen, die eine ganz neue Systematik einführen, insbesondere die Anreizsetzung, ist es sinnvoll, einen Vorlauf vorzusehen und nicht auf das allgemeine Inkrafttreten des Gesetzes abzustellen. Daher wird als Anknüpfungspunkt die Bezugnahme auf die folgende Netzfahrplanperiode gewählt. Die Vorbereitungshandlungen in Bezug auf diese Netzfahrplanperiode sollen soweit möglich bereits nach neuem Recht ablaufen, während Sachverhalte, die sich in der laufenden Netzfahrplanperiode ereignen, nach altem Recht behandelt werden sollen.

Absatz 1

Um zu vermeiden, dass mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes unterjährig Änderungen am Zugangs- und Entgeltregime eintreten, sollen die Vorschriften des AEG und der EIBV bis zum Ende der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens laufenden Netzfahrplanperiode für deren Abwicklung gelten. Denn der Betreiber der Schienenwege soll in der Lage sein, die gesamten Vorbereitungshandlungen zur Erstellung eines Netzfahrplans nach einem einheitlichen Regelungsregime zu erstellen. Üblicherweise beginnt diese mit der Veröffentlichung der beabsichtigten Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Herbst des Vorjahrs. Die entsprechenden Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes sollen daher erst für die Netzfahrplanperiode gelten, die frühestens 18 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes beginnt. Die Regelung in Satz 2 stellt einen Gleichlauf zwischen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität zum Netzfahrplan und außerhalb des Netzfahrplans her. Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität außerhalb des Netzfahrplans, die auf eine Durchführung der Zugfahrt in der in Satz 1 genannten Netzfahrplanperiode gerichtet sind, werden erstmals nach der neuen Regelung in § 56 behandelt. Für Anträge, die zeitlich davor liegende Zugfahrten betreffen, enthält Absatz 2 Satz 2 eine gesonderte Übergangsvorschrift.

Für das Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen soll das Eisenbahnregulierungsgesetz mit dem zweiten Wechsel des Netzfahrplans nach Inkrafttreten des Gesetzes erstmalig angewendet werden. Dies wäre gemäß Anlage 9 Nr. 2 Satz 1 ERegG-E der auf das Inkrafttreten folgende übernächste „zweite Samstag im Dezember um 24.00 Uhr“. Daher soll die Anwendung des Konzepts der tragfähigen Alternativen erst ab dem Netzfahrplanwechsel 2017/2017 erfolgen. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen werden zum Teil für den Netzfahrplan zugewiesen, zum Teil aber auch mit kurzem Vorlauf für den Gelegenheitsverkehr. Durch die Übergangsregelung wird sichergestellt, dass die Betreiber einer Serviceeinrichtung ab dem Netzfahrplanwechsel 2017/2018 ein einheitliches Verfahren für beide Verkehrsarten durchführen können. Eine Konkretisierung wird voraussichtlich durch einen Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission erfolgen.

Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, dass in der Übergangszeit, die sich aus Absatz 1 ergibt, die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zu ihrer Aufhebung geltenden Fassung Anwendung finden.

Dies dient der Vermeidung von Zeiten, in denen keine Regelungen gelten und somit Rechtsunsicherheit entstehen würde.

Absatz 3

Nach Absatz 3 sind daher beim Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes bereits der Regulierungsbehörde vorgelegte Mitteilungen nach § 14d AEG nach dem bisher geltenden Verfahren zu Ende zu führen. Durch § 77 Absatz 3 Satz 3 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass das Eisenbahnregulierungsgesetz in § 19 Abs. 2 eine gegenüber § 4 Abs. 4 EIBV längere Frist für Änderungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorsieht. Die sofortige Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes könnte dazu führen, dass eine rechtzeitige Mitteilung

nicht mehr möglich ist. In diesem Fall soll das Verfahren auf der Grundlage des AEG und der EIBV angewendet werden.

Absatz 4

Durch längere Vorläufe bei den Schienennetz-Benutzungsbedingungen in diesem Gesetz im Vergleich zu den Fristen des AEG und der EIBV könnte es passieren, dass ein Verfahren nach altem Recht noch nicht begonnen wurde, die Frist für den Verfahrensbeginn nach dem neuen Recht jedoch schon abgelaufen ist. Für diesen Zeitraum soll ein verkürztes Verfahren gelten.

Absatz 5

Absatz 5 sieht vor, dass die geltenden Nutzungsbedingungen an die Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes anzupassen sind. Die Auswirkungen auf den Markt sind insgesamt abgewogen, weil die zusätzlichen Anforderungen an die Nutzungsbedingungen begrenzt sind. Zugleich dient dies der effektiven Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU. Die unmittelbare Anpassung kann dabei nicht nach dem üblichen Änderungsverfahren erfolgen, zu diesem Zweck dient die Befreiungsmöglichkeit.

Absatz 6

Die Umsetzung der Anreizsetzung erfordert einen längeren zeitlichen Vorlauf, weil für die Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten zunächst eine Datengrundlage geschaffen werden muss. Dafür ist ein Zeitraum von acht Monaten vor der erstmaligen Entgeltgenehmigung erforderlich. Die Anreizsetzung kann daher erst beginnen, wenn die Datengrundlage geschaffen ist und die gesetzlichen Fristen eingehalten werden.

Absatz 7

Die Regelung dient denjenigen Unternehmen, die bereits vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes eine Regulierungsvereinbarung geschlossen haben, wenn diese den Anforderungen des § 29 Absatz 2 nicht gerecht wird. Durch die Regelung besteht die Möglichkeit, nach Antragstellung die Vereinbarung so anzupassen, dass sie als qualifizierte Regulierungsvereinbarung anerkannt werden kann.

Die Anerkennung ist erforderlich, damit die Regulierungsvereinbarung innerhalb der Anreizsetzung berücksichtigt wird. Siehe Begründung zu § 29 Absatz 5.

Absatz 8

In § 9 Absatz 1e AEG war geregelt, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung befreit werden können. Diese Regelung wurde in § 7 Absatz 6 übernommen. Bislang war die Aufsichtsbehörde für die Erteilung der Befreiungsgenehmigung zuständig. Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz wird die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde übertragen (§ 70).

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung werden durch das Eisenbahnregulierungsgesetz nicht verändert. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass sich die verkehrliche Bedeutung der Eisenbahninfrastruktur verändert bzw. zugenommen hat. Aus diesem Grund sollen Befreiungen, die unbefristet erteilt wurden, nach fünf Jahren ihre Wirksamkeit verlieren. Dass befristete Befreiungen bis Fristablauf wirksam bleiben, wird nur zur Klarstellung aufgenommen. Die Regulierungsbehörde hat nach § 7 Abs. 6 zu prüfen, ob die Voraussetzungen einer Befreiung vorliegen.

Zu § 81

Die Ausnahmeregelungen für Wartungseinrichtungen in §§ 63 bis 65 sind befristet. Die Befristung läuft mit dem 31.12. 2020 aus. Davor muss der Gesetzgeber entscheiden, ob er die Befristung verlängern möchte. Der Zeitpunkt ist so gewählt, dass für das folgende Gesetzgebungsverfahren noch genügend Zeit bleibt.

Zu den Anlagen

Die Anlagen 1 bis 9 wurden in Bezug auf ihren Regelungsgehalt vollständig aus der Richtlinie ins deutsche Recht übernommen. Abweichungen im Wortlaut sind bei den einzelnen Anlagen erläutert. Dies dient einer Vereinheitlichung der Rechtsanwendung innerhalb des Gebietes der Europäischen Union. Abweichungen zum bisherigen deutschen Recht finden sich in erheblichem Umfang. Im Folgenden wird insbesondere auf Abweichungen zum bisherigen deutschen Recht eingegangen.

Zu Anlage 1

Die Regelung enthält das Verzeichnis der Eisenbahnanlagen, die den europarechtlichen Begriff der „Eisenbahninfrastruktur“ in deutsches Recht umsetzen. Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur nach der Richtlinie umfasst nicht nur Schienenwege und deren Bestandteile, sondern mit den Personenbahnsteigen und den Laderampen auch Teile der Serviceeinrichtungen. Daher wurden diese Eisenbahninfrastrukturen zur Vermeidung von Überschneidungen in die Definition der Serviceeinrichtungen eingefügt. Andernfalls hätten sich im Rahmen der Regulierung die Definition einer Serviceeinrichtungen mit „Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen“ und die Definition der Eisenbahninfrastrukturanlage, die „Personenbahnsteige“ enthält, gegenüber gestanden. Da nicht gewollt sein kann, dass ein Personenbahnhof und Personenbahnsteige unterschiedlich reguliert werden, wird nach dem Sinn und Zweck der Regelung entschieden und die „Personenbahnsteige“ den Personenbahnhöfen zugeschlagen. Vergleichbares gilt auch für Laderampen.

Zu Anlage 2

Nummer 1

Die für die Zugangsberechtigten seitens des Betreibers der Schienenwege zu erbringenden Leistungen werden aufgezählt. Die Anlage entspricht im Wesentlichen der Anlage 1 der bisherigen EIBV.

Bezüglich der Terminologie wird entsprechend dem Sprachgebrauch der Richtlinie nunmehr vom „Mindestzugangspaket“ gesprochen, der bisher im deutschen Recht verwendete Begriff der „Pflichtleistungen“ wird aufgegeben. Das Mindestzugangspaket beschreibt die Leistungen, die seitens eines Betreibers der Schienenwege zwingend anzubieten sind, er hat somit keinerlei Gestaltungsspielräume, ob er diese Leistungen den Zugangsberechtigten anbietet. Wie er die Leistungen anbietet, ist Gegenstand der weiteren Regulierungsvorschriften.

Im Einzelnen ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Nr.	Geltendes Recht (vgl. Anlage I zur EIBV)	Bst.	Anlage 2 Nummer 1 ERegG
1	Die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege umfassen:	1.	Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
a)	die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen	a)	die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn

b)	die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom	b)	das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität
b)	die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom	e)	die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden
c)	die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen	c)	die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen
c)	die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen	d)	die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen
d)	alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.	f)	alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind

Inhaltlich ergeben sich keine Abweichungen zur bisherigen Rechtslage.

Nummer 2

Der Begriff der Serviceeinrichtungen wird – wie bisher in § 2 Absatz 3c AEG – durch eine Auflistung definiert. Eine Auflistung findet sich in der Begründung zu Artikel 2 (§ 2 Absatz 9 und 10 AEG). Im Folgenden werden die Abweichungen zur derzeitigen Rechtslage dargestellt.

Nummer 2 Buchstabe a

Die Regelung erleichtert es den Reisenden, die Angebote aller Eisenbahnverkehrsunternehmen annehmen zu können. Eine Behinderung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei dem Vertrieb ihrer Fahrscheine wird somit ausgeschlossen. Ziel ist, den Vertrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu stärken. Eine verpflichtende Zugangsgewährung zu fremden Vertriebssystemen findet dagegen nicht statt. Denn durch den heutigen Stand der Technik, insbesondere durch Fahrscheinautomaten und Internetvertrieb, ist es jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich, ohne große Investitionen Fahrscheine zu vertreiben. Freiwillige Vertriebskooperationen sind jedoch unverändert möglich.

Nummer 2 Buchstabe b bis d

Die Serviceeinrichtungen werden aufgelistet.

Nummer 2 Buchstabe e

Gemäß Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e sind Wartungseinrichtungen Serviceeinrichtungen. Dies war schon bisher im deutschen Recht so vorgesehen. Die Richtlinie nimmt jedoch – abweichend vom bisherigen deutschen Recht, Wartungseinrichtungen, in denen „Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen“ von einer umfassenden Regulierung aus. Dies wird unverändert ins deutsche Recht übertragen und hat zur Kon-

sequenz, dass Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen, nur einer eingeschränkten Regulierung unterliegen. Folglich müssen Betreiber solcher Wartungseinrichtungen für diese Leistungen insbesondere auch keine Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufstellen. Die Leistungen der schweren Instandhaltung für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen, die besonderer Einrichtungen bedürfen, können als Nebenleistung erbracht werden (Anlage 2 Nummer 4e). Fahrzeuge, die für ihre Wartung besonderer Einrichtungen bedürfen, sind Ausnahmefälle.

Nummer 2 Buchstabe f

Die Aufzählung enthält einen Auffangtatbestand.

Nummer 2 Buchstabe g

Redaktionelle Anpassung: Die Richtlinie ist an dieser Stelle missverständlich. Reguliert werden sollen nicht die See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr an sich, sondern die dort befindliche Eisenbahnanlagen soweit sie nicht bereits als eigenständig betriebene Serviceeinrichtung erfasst ist. Entscheidend ist die Zugangsmöglichkeit für EVU zum An- und Abtransport von umgeschlagenen Gütern. Soweit einzelne Anlagen im Bereich des Hafens eigenständige Schienenwege oder Serviceeinrichtungen darstellen, unterfallen diese ohnehin der Regulierung.

Nummer 2 Buchstabe h

Neu aufgeführt sind Hilfseinrichtungen. Hilfseinrichtungen sind Serviceeinrichtungen und werden entsprechend reguliert. Insbesondere Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre sind hiervon erfasst. Die Betreiber von Zuführungsgleisen sind nicht als Betreiber der Schienenwege, sondern als Betreiber von Serviceeinrichtungen einzustufen. Zu den Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre gehören auch sämtliche vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebene Verkehrsflächen, die eine geordnete Zuführung der Fahrzeuge zum Autozug ermöglichen.

Nummer 2 Buchstabe i

Wie schon bislang in § 2 Abs. 3c Nr. 1 AEG sind auch Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme Serviceeinrichtungen. Der Preis für den Brennstoff soll von den übrigen Leistungen separat ausgewiesen werden, um Transparenz in Bezug auf die erbrachten Leistungen des Betreibers der Serviceeinrichtung zu erreichen.

Nummer 3

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen über die Vorgaben des Mindestzugangspaketes Zusatzleistungen erbringen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören. Die Vorgaben der Richtlinie werden unverändert übernommen. Es ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Nr.	**Geltendes Recht (vgl. Anlage I zur EIBV)**	**Bst.**	**Neues Recht Anlage 2 Nummer 3 ERegG**
2	Die Zusatzleistungen können umfassen:	3	Die Zusatzleistungen können umfassen:
a)	Bereitstellung von Brennstoffen sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden	a)	Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes

b)	kundenspezifische Leistungen für die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge	c)	Kundenspezifische Verträge über aa) die Überwachung von Gefahrguttransporten, bb) die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge
	Keine Entsprechung – Neuerung durch die Umsetzung der Richtlinie	b)	Vorheizen von Personenzügen

Zu Buchstabe a

Durch die zunehmende Elektrifizierung von Schienenwegen ist es sinnvoll, nicht mehr die Bereitstellung mit Brennstoffen, sondern die mit Fahrstrom als Zusatzleistung zu definieren. Der Preis für den Fahrstrom soll von den übrigen Leistungen separat ausgewiesen werden, um Transparenz in Bezug auf die erbrachten Leistungen eines Betreibers der Schienenwege zu erreichen.

Zu Buchstabe b

Das Vorheizen von Personenzügen wurde neu in den Katalog der Zusatzleistungen aufgenommen. Sofern diese Leistung zum Geschäftsbereich eines Betreibers der Schienenwege gehört, muss sie nun diskriminierungsfrei angeboten werden. Neu gegenüber der bisherigen Rechtslage ist, dass das Vorheizen von Personenzügen nun dem Regulierungsregime dieses Gesetzes unterliegt. Bisher fiel es in den Anwendungsbereich des EnWG. Auch insoweit erfolgt eine Angleichung an europäisches Recht.

Zu Buchstabe c

Entsprechend dem geltenden Recht wurden kundenspezifische Leistungen über die Überwachung von Gefahrguttransporten sowie die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge neu als Zusatzleistungen in das ERegG überführt.

Zu Nummer 4

Auf das Erbringen von Nebenleistungen besteht in Unterscheidung zu den Zusatzleistungen kein Anspruch, auch wenn sie zum Geschäftsbetrieb eines Betreibers der Schienenwege gehören. Bietet er sie jedoch Dritten gegenüber an, so muss dies diskriminierungsfrei erfolgen. Die Richtlinie führt gegenüber der bisherigen Rechtslage zwei weitere Nebenleistungen ein:

1. Der Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen als Nebenleistung ist vom verpflichtenden Zugang zu Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a abzugrenzen. Hier ist der Fahrscheinverkauf für Dritte gemeint, wohingegen letzterer lediglich die Bereitstellung entsprechender Örtlichkeiten für den eigenen Fahrscheinverkauf umfasst.

2. Die Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen, die besonderer Einrichtungen bedürfen, können von Betreibern von Serviceeinrichtungen als Nebenleistungen erbracht werden.

Zu Anlage 3

Der verpflichtende Inhalt der Schienennetz-Benutzungsbedingungen wird gegenüber der derzeitigen Rechtslage ausgeweitet, wobei die Vorgaben der Richtlinie unverändert umgesetzt werden, um unnötige Bürokratiekosten zu vermeiden.

Hierbei verschiebt sich die Systematik insbesondere im Hinblick auf Serviceeinrichtungen. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen müssen zwar weiterhin eigene Nutzungsbedingungen aufstellen. Allerdings werden nunmehr zugleich durch die Vorgaben der Richtlinie die Betreiber der Schienenwege dazu verpflichtet, in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen über vorhandene Serviceeinrichtungen zu informieren. Diese Informationen liegen den Betreibern der Schienenwege regelmäßig nicht selbst vor, sie sind vielmehr auf entsprechende Informationen durch die Betreiber der jeweiligen Serviceeinrichtung angewiesen. Eine entsprechende Verpflichtung der Betreiber von Serviceeinrichtungen wurde in § 19 Absatz 4 eingefügt.

Im Verhältnis zur derzeitigen Rechtslage (vgl. Anlage 2 zur EIBV) werden die Nummern 1 bis 3 Buchstabe f inhaltsgleich fortgeführt, Nummer 3 Buchstabe g sowie Nummer 4 bis 7 kommen neu hinzu. Sie werden im Folgenden erläutert:

Nummer 3 Buchstabe g

Die Regelung korrespondiert mit § 60 Absatz 1 ERegG.

Nummer 4

Die Regelung stärkt die Schienennetz-Nutzungsbedingungen als zentrales Informationsdokument für die Zugangsberechtigten. Sie sollen dort auch entnehmen können, welche Art von Genehmigungen erforderlich sind, um die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Schienenwegkapazität zu erfüllen. Das Unternehmensgenehmigungsverfahren soll beschrieben oder auf eine Webseite verwiesen werden, auf denen die notwendigen Informationen vorhanden sind, soll angegeben werden. Da es sich um ein Verfahren handelt, auf dass der Betreiber der Schienenwege keinen Einfluss ausübt, muss dies keine Webseite mit Informationen seitens des Betreibers der Schienenwege sein, sondern es kann auch eine Webseite Dritter, welche z. B. von der zuständigen Genehmigungsbehörde gepflegt wird, angegeben werden. Gleiches gilt für die Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a AEG.

Nummer 5

Bei der Planung von Verkehrsdiensten werden die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu einem frühen Zeitpunkt seitens der Zugangsberechtigten zur Planung der Verkehrsdienste herangezogen. Daher sollen sie schon in diesem frühen Stadium über die Mechanismen informiert werden, die bei Unvereinbarkeiten zwischen Anträgen verschiedener Zugangsberechtigter zur Anwendung kommen. Dies betrifft zum einem das Koordinierungsverfahren als außerbehördliches Mittel zur Streitbeilegung zum anderen besteht für die Zugangsberechtigten auch die Möglichkeit, die Regulierungsbehörde mit der Angelegenheit zu befassen. Beide Mechanismen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen.

Auch die Entgeltregelungen sind für die Zugangsberechtigten von entscheidender Bedeutung, da sie die Wirtschaftlichkeit eines geplanten Verkehrsdienstes entscheidend mitbestimmen. Auch diese Mechanismen sind daher in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit aufzunehmen.

Nummer 6

Die Regelung beinhaltet den oben beschriebenen Systemwechsel: Nicht mehr die Betreiber der Serviceeinrichtung informieren die Zugangsberechtigten über die Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtung, sondern sie stellen dem Betreiber der Schienenwege einen Hyperlink zu ihren Bedingungen zur Verfügung. Der Betreiber der Schienenwege verweist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf eine Internetseite, auf der die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Die Funktion der Schienennetz-Nutzungsbedingungen als zentrales Dokument für die Information der Zugangsberechtigten wird so gestärkt.

Nummer 7

Die Regelung sieht vor, auch einen Mustervertrag über Rahmenverträge mit in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sofern ein Zugangsberechtigter den Abschluss eines Rahmenvertrages mit dem Betreiber des Schienenweges vorsieht, kann er die hierfür erforderlich Informationen unmittelbar an den Betreiber des Schienenweges übermitteln. Auf diese Weise wird das Verfahren beschleunigt.

Zu Anlage 4

Zu Nummer 1

Die Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie.

Die Richtlinie fordert ein Setzen von Anreizen zur Senkung der Kosten in Bezug auf Betreiber der Schienenwege. Nachdem nur solche Zugangsleistungen einer verstärkten Regulierung unterliegen, die durch natürliche Monopolisten erbracht werden, es also faktisch keine relevante Marktalternative gibt, muss das Hauptaugenmerk der Entgeltregulierung auf der Durchsetzung angemessener Preise liegen. Denn diese bilden sich auf Grund der beschriebenen Situation gerade nicht im Wettbewerb, so dass es einer Regulierung bedarf.

Nummer 1.1

Dieser Zielsetzung wird in Nummer 1.1 durch die Definition der anzusetzenden Kosten Rechnung getragen.

Die Entgeltregulierung dient dem Zweck, die der Preisfestsetzung zu Grunde liegenden, angemessenen Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festzulegen und zuzüglich einer Rendite damit angemessene Preise zu erzielen. Mit angemessenen, nicht diskriminierenden Preisen wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Marktteilnehmer verbessert.

Die Regelung gilt für Betreiber der Schienenwege. Das in §§ 25 ff. dargestellte System der Anreizsetzung wird durch den Anhang konkretisiert. Die ermittelten Gesamtkosten sind, soweit sie der Anreizsetzung unterliegen, Grundlage für die Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten.

Nummer 1.2

Nummer 1.2 legt die Infrastrukturkostenermittlung dar. Die Gesamtkosten werden ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz des regulierten Unternehmens kalkuliert (Istwerte). Die Kostenermittlung hat sich dabei nach den Erfordernissen der Erfassung und Abgrenzung der nach § 25 Absatz 2 regulierten Leistungen auszurichten.

Die für die Infrastrukturkostenermittlung bedeutsame Problematik der Zurechnung von Gemeinkosten sowie von Vermögenswerten und Passiva wird geregelt. Die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugrunde gelegten

Schlüssel müssen sachgerecht sein und den Grundsatz der Stetigkeit beachten. Sie sind für sachkundige Dritte nachvollziehbar und vollständig zu dokumentieren. Änderungen eines Schlüssels sind nur zulässig, sofern diese sachlich geboten sind. Die Schlüssel müssen – neben der obligatorischen Geeignetheit zur Abgrenzung der Kosten sowie der Vermögenswerte und Passiva für das Mindestzugangspaket – insbesondere geeignet sein, die Anforderungen der Preisbildung gemäß §§ 25 ff. zu erfüllen. Hierzu zählt für die Betreiber der Schienenwege z. B. die Abgrenzung der Kosten des Mindestzugangspakets, Zusatz- und Nebenleistungen bzw. der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten von den jeweils übrigen Kostenbestandteilen. Diese Kostenabgrenzungen sind im unternehmensinternen Rechnungswesen zwingend und nachprüfbar umzusetzen.

Die Regulierungsbehörde kann, sofern und soweit dies zur Verwirklichung eines effizienten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist, Festlegungen zur Schlüsselung der Gemeinkosten und von nicht direkt zurechenbaren Vermögensgegenständen und Passiva treffen.

Zu Nummer 2

Über Nummer 2 wird sichergestellt, dass die dem Unternehmen entstandenen Kosten (z. B. für Personal und Material) in angemessener Höhe zur Kalkulation der Nutzungsentgelte herangezogen werden.

Der Begriff der „Kosten“ entstammt dem internen Rechnungswesen, also der Kosten- und Leistungsrechnung, und beschreibt den bewerteten Güterverzehr, welcher zur Erstellung der betrieblichen Leistung in einer Abrechnungsperiode notwendig ist. Nummer 2.1 betrachtet hierbei die Kosten, die unmittelbar aufwandswirksam sind, die also nicht kalkulatorisch ermittelt werden und bei denen es sich nicht um Abschreibungen handelt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um allgemeine Betriebskosten, wie z. B. Personal- oder Materialkosten. Die bilanziellen Abschreibungen werden herangezogen und fließen gemäß Nummer 3 in die Entgeltbemessung ein.

Wegen der terminologisch unterschiedlichen Begriffe Aufwand (externes Rechnungswesen, also Gewinn- und Verlustrechnung) und Kosten (internes Rechnungswesen, also Kosten- und Leistungsrechnung) muss eine Überleitung von Aufwand in Kosten erfolgen, da nicht jeder Aufwand Kosten und nicht alle Kosten Aufwand sind. Sinn von Nummer 2 ist es demnach, die Überleitung von Gewinn- und Verlustrechnung in die Kalkulationsrechnung darzustellen und den Zusammenhang zwischen Aufwand und Kosten zu beschreiben. Aufwandsgleiche Kosten, wie sie Nummer 2.1 beschreibt, fallen dem Grunde und der Höhe nach in der Finanzbuchhaltung wie in der Kosten- und Leistungsrechnung gleichermaßen an. Sie sind entsprechend Nummer 2.1 grundsätzlich als zulässige Kostenposition aus der Gewinn- und Verlustrechnung in die kalkulatorische Berechnung der Gesamtkosten einzubeziehen.

Nummer 2.1 Satz 2 dient der Verstetigung der Entgelte und damit der Kalkulationssicherheit. Außerordentliche sowie betriebs- und periodenfremde Kosten und Erträge sind gemäß Nummer 2.2 grundsätzlich nicht für die Kalkulation der Gesamtkosten heranzuziehen, weil sie außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und nicht selten in ungewöhnlicher Höhe anfallen. Dennoch kann die Regulierungsbehörde, sofern dies zur Verwirklichung eines effizienten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich ist, Maßnahmen zur Berücksichtigung außergewöhnlicher Aufwendungen und Erträge treffen. Es ist möglich, die Aufwendungen und Erträge über mehrere Jahre zu verstetigen, um starke Schwankungen der Entgelte auszuschließen. Ein Beispiel für periodenfremde Aufwendungen sind Steuernachzahlungen.

Ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung sollen unter Berücksichtigung kostenrechnerischer Aspekte die betrieblichen, periodengerechten und ordentlichen Aufwendungen, die aufgrund der zuzurechnenden Leistungsbereitstellung anfallen, ermittelt werden.

Zukünftige Entwicklungen können insofern berücksichtigt werden, als dass sie den Regelungen und der Zielsetzung der Anreizsetzung (u. a. Inflationsrate, gesamtwirtschaftliche Produktivitätsentwicklung) nicht widersprechen.

Zukünftige Entwicklungen, deren Berücksichtigung sachverhaltsbezogen zu prüfen sind, sind durch die Unternehmen wirksam darzulegen.

Der Zuordnung von Gemeinkosten ist vor dem Hintergrund der Nachvollzieh- und Prüfbarkeit sowie der Dokumentation zur Leistungserbringung ein besonderes Gewicht beizumessen.

Zu Nummer 3

Die Abschreibungen dienen dem Ausgleich des Werteverzehrs der betriebsnotwendigen Anlagegüter. Dem Investor wird erlaubt, eingesetztes Kapital durch die Überwälzung von Abschreibungen zurückzuverdienen. Hintergrund der Heranziehung der bilanziellen Abschreibungen statt kalkulatorischer ist, dass keine parallele Buchführung bzw. kein paralleles Rechnungswesen aufgebaut werden soll, sondern vielmehr die vorhandenen handelsrechtlichen Zahlen zu Grunde gelegt werden sollen. Nummer 3 regelt daher einen Gleichlauf der zur Entgeltkalkulation verwendeten Werte mit den handelsrechtlichen Abschreibungen, die sich in der Bilanz des Unternehmens wiederfinden. Die Wertminderung bestimmt sich dementsprechend nach handelsrechtlichen Vorschriften. Soweit jedoch ein Betreiber der Schienenwege nach dem Bruttoprinzip bilanziert, d. h. die Zuwendungen zu Anlagegütern sich in der bilanziellen Darstellung wiederfinden, sind die bilanziellen Werte um die Zuwendungen zu reduzieren. Denn Zuwendungen gehen nicht in die Entgelte ein.

Zu Nummer 3.1

Es ist sicherzustellen, dass von den Betreibern der Schienenwege ausschließlich Nettoabschreibungen zur Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten zu Grunde gelegt und gegenüber der Regulierungsbehörde dargelegt werden. Der alleinige Verweis auf bilanzielle Abschreibungen würde hier zu kurz greifen, da den Unternehmen das bilanzielle Wahlrecht zusteht, mit Zuwendungen finanziertes Anlagevermögen entweder zu den Netto- oder Bruttoanschaffungswerten (also ohne Abzug der Zuwendungen) zu bilanzieren. Dementsprechend werden dann auch die Abschreibungen bilanziell als Netto- oder Bruttoabschreibungen ausgewiesen.

Für die Betreiber der Schienenwege, die nach dem Nettoverfahren bilanzieren, ist hier keine Anpassung vorzunehmen, während die Abschreibungen der nach dem Bruttoverfahren bilanzierenden Unternehmen entsprechend angepasst werden müssen. Nur so kann vermieden werden, dass bei letzteren eine Doppelfinanzierung von Anlagen durch Zuwendungen und Nutzungsentgelte erfolgt.

Zu Nummer 3.2

Baukostenzuschüsse, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Investitionen erhalten, werden nicht bei der Ermittlung der Abschreibungen berücksichtigt und finden somit nicht in die Trassenpreise Eingang.

Zuwendungen spielen eine erhebliche Rolle bei der Finanzierung der Schienenweginfrastruktur dar und unterliegen in der Regel auch einer erhöhten Dokumentationsanforderung durch den Betreiber der Schienenwege. Daher soll es der Regulierungsbehörde grundsätzlich ermöglicht werden, bereits bei der Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten im Rahmen einer standardisierten Informationsbereitstellung die systematische Herleitung und die tatsächliche Verteilung der vertraglich vereinbarten Mittel zur Finanzierung von Investitionen nachvollziehen zu können. Auch bei sonstigen Zuwendungen soll die Regulierungsbehörde die Finanzierung der Investitionen nachvollziehen können.

Zu Nummer 4

Nummer 4 gewährleistet, dass die über die Entgelte zu deckenden Kosten (Infrastrukturkosten) um kostenmindernde Erlöse und Erträge, die der Infrastruktur zuzurechnen sind, bereinigt sind. Diese Regelung stellt klar, welche Positionen von den Kosten in Abzug zu bringen sind.

So ist etwa in der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) ein Abgrenzungsposten in Höhe der bilanziell „aktivierten Eigenleistungen" von den aufgewendeten Kosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in Abzug zu bringen, um eine Periodisierung der Investitionskosten über Abschreibungen zu erreichen, ohne den Herstellungsaufwand zusätzlich zu berücksichtigen. Selbst erstellte Anlagen (durch eigenes Material und/oder eigenes Personal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens) erhöhen das Anlagevermögen eines Unternehmens, da sie in Höhe der Herstellungskosten dem Anlagevermögen bilanziell zugeschrieben (Aktivierung) und in der Folge über den Zeitraum ihrer Nutzung abgeschrieben werden.

Um nun eine „doppelte" Berücksichtigung der Kosten (durch die entstandenen Personal- bzw. Materialkosten bei Erstellung des Vermögensgegenstandes und durch die folgenden Abschreibungen) in der GuV zu vermeiden, werden dort Abgrenzungsposten in Höhe der zuvor „aktivierten Eigenleistungen" den bei Erstellung des Vermögensgegenstandes entstandenen Kosten gegenübergestellt, so dass die Herstellungskosten „neutralisiert" werden.

Die Berücksichtigung des Werteverzehrs durch die Nutzung des Vermögensgegenstandes im Unternehmen über die Nutzungsdauer erfolgt in voller Höhe der Herstellungskosten im Rahmen der Abschreibung und somit nicht – oder nur zum Teil – im Jahr der Erstellung. Damit werden aktivierte Eigenleistungen anderen Investitionen gleichgestellt und die Kosten über die Nutzungsdauer periodisiert. Kern der Regelung ist somit die korrespondierende Berücksichtigung von Werteverzehr und Wertentstehung im Wege der Erstellung von Vermögensgegenständen zum Zweck der Nutzung im eigenen Unternehmen. Hierdurch wird über die Entgelte ein gleichbleibender Mittelrückfluss in das Unternehmen gewährleistet.

Sonstige Erträge und Erlöse dienen ebenfalls der korrespondierenden Betrachtung von Kosten im Sinne von Nummer 1.1 und Erträgen bzw. Erlösen im Sinne von Nummer 4. Auch bei diesen Positionen erfolgt eine Gegenüberstellung von Werteverzehr und Wertegenerierung, insofern sie einerseits als Kosten jeweils für die Leistungsbereitstellung notwendig (Nummer 1.1) und andererseits als Erträge sachlich dem Infrastrukturbetrieb zuzurechnen sind (Nummer 4). Gleiches gilt für die Positionen des Zins- und Beteiligungsergebnisses, aber nur insoweit sie nicht bereits mit Nummer 5 (Kapitalkosten) regulatorisch berücksichtigt wurden. Hierdurch wird eine Doppelerfassung vermieden.

Durch Zuwendungen gedeckte Aufwendungen gehen nicht ins Ausgangsniveau und in die Obergrenze der Gesamtkosten ein. Denn dies gilt nur für Kosten, die vom Betreiber der Schienenwege gedeckt werden. Folglich werden Zuwendungen auch nicht als Erlöse oder Erträge gewertet.

Zu Nummer 5

Nummer 5.1

Durch die Bezugnahme auf eine kapitalmarktübliche Verzinsung soll sichergestellt werden, dass die Unternehmen ihre Finanzierungskosten bei Eigen- und Fremdkapitalgebern für Investitionen erstattet bekommen, wie dies auch in einem wettbewerblichen Kontext der Fall wäre.

Nummer 5.2

Die Höhe der Zinssätze wird von der Regulierungsbehörde festgelegt. Um die in Nummer 5.1 genannte kapitalmarktübliche Verzinsung zu berücksichtigen, ist eine Betrachtung der Kapitalmärkte erforderlich. Zur Bestimmung des risikolosen Zinssatzes wird daher in der Regel auf die durch die Bundesbank veröffentlichte Umlaufrendite von Bundesanleihen zurückgegriffen.

Der Fremdkapitalzinssatz ist kalkulatorisch zu ermitteln.

Für die Verzinsung des Eigenkapitals legt die Regulierungsbehörde eine risikolose Verzinsung, eine Marktrisikoprämie und einen angemessenen Risikozuschlag zu Grunde. Eine Differenzierung des Eigenkapital-Zinssatzes nach dem Kriterium, ob ein bundeseigenes oder nicht bundeseigenes Unternehmen vorliegt, soll nicht erfolgen. Da das systemimmanente Risiko, vor allem das Nachfragerisiko von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die ihren Umsatz mit Schienenpersonenverkehr erwirtschaften, deutlich niedriger ist als dasjenige der Unternehmen, die ihren Umsatz mit Schienengüterverkehr erwirtschaften, muss sich dies in der Höhe des Eigenkapitalzinssatzes widerspiegeln. Dieser darf also bei Unternehmen mit einem höheren Anteil Schienengüterverkehr tendenziell höher sein als bei Unternehmen mit einem niedrigeren Anteil.

Die Höhe des Eigenkapitalzinssatzes richtet sich somit nach dem Anteil des Schienengüterverkehrs am Umsatz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, bezogen auf das Mindestzugangspaket, d. h. Leistungen gemäß Anlage 2 Nummer 1.

Die Zinssätze werden auf Basis der tatsächlichen Kapitalstruktur festgelegt.

Nummer 5.3

Das zur Leistungserbringung notwendige, verzinsliche Kapital stellt das Kapital dar, welches einem Zinsanspruch unterliegt (d. h. nicht zinsfrei zur Verfügung steht) und zur Finanzierung des für die Leistungserbringung betriebsnotwendigen Vermögens dient. Die Ziffer dient somit der Klarstellung, dass nichtverzinsliches Kapital nicht der Anreizsetzung unterliegt.

Zu Nummer 6

Die Anpassung der Obergrenze nach § 25 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 4 setzt eine mehr als geringfügige Steigerung des Ausgangsniveaus voraus. Liegt diese nicht vor, soll der Aufwand auf Seiten des Betreibers der Schienenwege und auf Seiten der Regulierungsbehörde vermieden werden. Für die Aufwendungen, die bereits betragsmäßig in der Regulierungsvereinbarung abgebildet sind, gilt ein vereinfachtes Verfahren, da bei einer entsprechenden vertraglichen Verpflichtung deren Einhaltung nicht nochmals von der Regulierungsbehörde geprüft werden muss. Hier wird zwischen den bereits für das konkrete Jahr bestehenden Verpflichtungen und denjenigen Verpflichtungen, die nicht auf ein konkretes Jahr festgelegt sind, unterschieden.

Das Prüfschema 6.1. gilt für Aufwendungen zum Zweck der Instandhaltung, die durch die Regulierungsvereinbarung veranlasst wurden, wenn auch nicht ausdrücklich betragsmäßig in ihr geregelt sind. Hier bedarf es einer Darlegung des Zusammenhangs durch die aufgelisteten Unterlagen. Analog regelt 6.2 die vorzulegenden Unterlagen im Falle von Aufwendungen zum Zweck der Ersatzinvestition, die durch die Regulierungsvereinbarung veranlasst wurden, wenn sie nicht ausdrücklich betragsmäßig in ihr geregelt sind.

Wenn die Gebietskörperschaft für die Durchführung der Regulierungsvereinbarung ein Wirtschaftsprüfer eingesetzt hat, werden sich aus dessen Berichten in der Regel schon wesentliche Informationen ergeben. Die Gebietskörperschaft kann den Bericht auch direkt an die Regulierungsbehörde übermitteln.

Zu Anlage 5

Allgemein

Die Liste in Anhang V der Richtlinie wird im Rahmen der Umsetzung modifiziert, um sie an die Rechtslage in Deutschland anzupassen und Unsicherheiten bei der Rechtsanwendung auszuschließen. Ziel dieser Form der Umsetzung ist es, Klarheit für den Rechtsanwender zu erreichen und daher nur die Merkmale in der Liste aufzuführen, deren inhaltlicher Regelung in einer Vereinbarung es angesichts der Rechtslage in Deutschland tatsächlich bedarf.

Die Liste in Anhang V der Richtlinie enthält mehrere Punkte, die in Deutschland bereits gesetzlich geregelt sind. In diesen Punkten ist der Mindeststandard einer Vereinbarung stets die entsprechende gesetzliche Vorgabe. Wenn folglich entsprechende Regelungen in der Vereinbarung nicht wiederholt werden, ist das unschädlich. Daher besteht insoweit auch kein Umsetzungsbedarf. Weiterhin wurden Doppelregelungen in der Liste der Richtlinie bereinigt, um eine klar strukturierte, praktikable Aufzählung für die Rechtsanwendung zu erreichen.

Im Einzelnen

Richtlinientext; kursiver Text im Folgenden wurde nicht in die nationale Regelung übernommen	**Erläuterungen zu einzelnen Vorschriften**
Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in § 29 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:	„Regulierungsvereinbarung“
1. **die Eisenbahnanlagen und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anlage 1**. *Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur.*	Es muss klar sein, auf welche Infrastruktur und Serviceeinrichtungen sich die Vereinbarung bezieht. Dabei muss nicht jede Eisenbahnanlage im Einzelnen aufgeführt werden, sofern klar ist welche Anlagen insgesamt erfasst werden sollen. Das Gebot, eine bestimmte Gliederungsreihenfolge einzuhalten, bedeutet nicht, dass alle in Anlage 5 (entspricht Anhang V der Richtlinie) enthaltenen Elemente auch Gegenstand der Vereinbarung sein müssen. Obwohl in Anlage 5 Infrastrukturen der Betreiber der Schienenwege und solche der Betreiber von Serviceeinrichtungen benannt sind, bedeutet das nicht, dass zwingend immer über beides eine Vereinbarung geschlossen werden müsste um die Anforderungen der Anlage 5 zu erfüllen. Zum Beispiel kann das Merkmal „Netzkapazität“ durch Betreiber von Serviceeinrichtungen nicht erfüllt werden. Die regulierungsrechtliche Wirkung der Regulierungsvereinbarung bezieht sich nur auf die Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen. Die gegliederte Darstellung auch der Serviceeinrichtungen dient der Nachvollziehbarkeit und Möglichkeit der Abgrenzung für die Regulierungsbehörde.

Richtlinientext; kursiver Text im Folgenden wurde nicht in die nationale Regelung übernommen	**Erläuterungen zu einzelnen Vorschriften**
	Die in Satz 2 der Richtlinie enthaltene Konkretisierung ist bei der Umsetzung von Nummer 1 entbehrlich, da der Aspekt der Instandhaltung und Erneuerung bereits umfassend von Nummer 2 erfasst ist.
2. **die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anlage 2 aufgeführten Infrastrukturleistungen und für die Instandhaltung und die Erneuerung** *und für den Abbau von Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen;*	Durch die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung können z. B. gleiche Zeitabstände mit gleichen Betragshöhen genauso festgelegt werden wie unterschiedliche Beträge, die nach Bedarf ausbezahlt werden. Das gilt auch für Zahlungsmöglichkeiten, die von in der Vereinbarung offen gelegten Bedingungen abhängen. Bei der Umsetzung ist der in der Richtlinie benannte Aspekt des Abbaus von Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen nicht aufzunehmen. Hintergrund ist, dass diese – sehr spezielle – Anforderung beispielsweise nicht erfüllt werden kann, wenn es keine Instandhaltungsrückstände und Erneuerungsrückstände bei einem Betreiber gibt. Durch die Festlegung der Modalitäten der Zahlung oder Finanzierung zusammen mit den Qualitätsvorgaben aus Nummer 3 wird bei vorhandenen Instandhaltungs- und Erneuerungsrückstände dafür gesorgt, dass diese abgebaut werden.
3. **nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien** *in Bezug auf Elemente wie* a*) Zugbetriebsleistung (insbesondere unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,* *b) Netzkapazität,* *c) Vermögensverwaltung* *d) Tätigkeitsvolumen,* *e) Sicherheitsniveaus und* *f) Umweltschutz;*	Die Liste der Indikatoren und Qualitätskriterien der Richtlinie (Anhang 5, Nummer 3) ist beispielhaft, wie sich aus dem Wort „wie" („in Bezug auf Elemente wie") ergibt. Daher muss nicht einerseits jedes einzelne aufgezählte Element auch in der Regulierungsvereinbarung enthalten sein und es können andererseits zur Erfüllung der Vorgaben der Anlage 5 auch andere nutzerorientierte Leistungsvorgaben aufgenommen werden. Daher besteht kein Bedarf, die Aufzählung der Beispiele bei der Umsetzung ins deutsche Recht zu übernehmen. Dies gilt insbesondere, weil die beispielhafte Aufzählung der Richtlinie Qualitätskriterien für Sicherheit und Umweltschutz enthält, die in Deutschland typischerweise nicht vertraglich, sondern durch Rechtssatz festgelegt sind. Daher würde die Übernahme der Liste die Rechtsanwendung verkomplizieren.
4. *den möglichen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;*	Eine Umsetzung von Nummer 4 in Anlage V der Richtlinie bedarf es nicht. Instandhaltungsrückstand gibt es nicht notwendigerweise bei jedem Betreiber der Schienenwege und ein Mehrwert seiner ausdrücklichen Feststellung in einer Regulierungsvereinbarung ist nicht ersichtlich. Der Gedanke der Qualitätssicherung der Infrastruktur wird bereits durch Nummern 2 und 3 abgedeckt.

Richtlinientext; kursiver Text im Folgenden wurde nicht in die nationale Regelung übernommen	**Erläuterungen zu einzelnen Vorschriften**
	Der Gedanke der Richtlinie hinsichtlich „außer Betrieb genommener Vermögenswerte“ wird in Deutschland durch die gesetzliche Regelung in § 11 AEG abschließend geregelt: Nach dieser Vorschrift sind Stilllegungen von Schienenwegen ausdrücklich bei der Aufsichtsbehörde zu beantragen. Eine Ausdehnung von § 11 AEG auf Serviceeinrichtungen enthält Artikel 2 dieses Gesetzes.
5**. die Anreize nach § 27 Absatz 2;**	In welchen Fällen von einer Anreizwirkung einer Regulierungsvereinbarung auszugehen sind, wird in §§ 27 Absatz 3 konkretisiert.
6. **Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Betreiber der Schienenwege, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;**	Die vorzulegenden oder zu veröffentlichenden Unterlagen geben der Gebietskörperschaft Kontrollmöglichkeiten über die Einhaltung der Vereinbarung.
7. **die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung,** *die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Konzession oder der Lizenz des Betreiber der Schienenweges anzupassen ist und mit den vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss;*	Einer Umsetzung des zweiten Halbsatzes in Nummer 7 von Anhang V der Richtlinie bedarf es nicht, da diese nur gegebenenfalls erforderlich ist. Allein entscheidend ist, dass die Laufzeit der Vereinbarung feststeht, daher wird nur dies geregelt. Da die Regulierungsvereinbarung mit einer Gebietskörperschaft abgeschlossen wird, hat diese im Übrigen die Möglichkeit, auf eine sachgerechte Laufzeit hinzuwirken.
8. *Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer;*	Einer Umsetzung von Nummer 8 von Anhang V der Richtlinie bedarf es nicht. Denn § 59 ERegG regelt bereits gesetzlich Sondermaßnahmen bei Störungen. Vorzeitige Kündigungen werden durch das allgemeine Vertragsrecht hinreichend geregelt, auch hier bedarf es keiner besonderen Regelung in der Regulierungsvereinbarung.
9. *Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.*	Einer Umsetzung von Nummer 9 von Anhang 5 der Richtlinie bedarf es nicht. Denn sowohl die Abhilfemaßnahmen als auch die Voraussetzungen für die vorzeitige Kündigung sind in

Richtlinientext; kursiver Text im Folgenden wurde nicht in die nationale Regelung übernommen	**Erläuterungen zu einzelnen Vorschriften**
	Deutschland durch allgemeines Vertragsrecht gesetzlich geregelt. Die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel regelt das allgemeine Haushaltsrecht des Bundes.

Zu Anlage 6

Auszug aus der Durchführungsverordnung:

„Artikel 7 Vereinfachte Kontrolle

(1) Liegen die gemäß Artikel 3 Absatz 1 berechneten direkten Kosten des gesamten Netzes oder die gemäß Artikel 6 mithilfe der Modellierung berechneten direkten Kosten multipliziert mit der Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer und/oder Bruttotonnenkilometer für den Referenzzeitraum entweder unter 15 % der Vollkosten für die Instandhaltung und Erneuerung oder unter der Summe aus 10 % der Instandhaltungskosten und 20 % der Erneuerungskosten, kann die Regulierungsstelle die gemäß Artikel 56 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen Kontrollen der Berechnung der im gesamten Netz angefallenen Kosten in vereinfachter Weise durchführen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die in diesem Absatz genannten Prozentsätze bis maximal zum doppelten Satz zu erhöhen.

(2) Die Regulierungsstelle kann für die gemäß Artikel 5 Absatz 1 durchgeführte Berechnung und die gemäß Artikel 5 Absatz 2 durchgeführte Modulation der durchschnittlichen direkten Stückkosten und/oder die in Artikel 6 genannte Modellierung eine vereinfachte Kontrolle gemäß Absatz 1 vornehmen, wenn die durchschnittlichen direkten Kosten je Zugkilometer für einen 1 000-Tonnen-Zug 2 EUR nicht übersteigen (zu Preisen und Wechselkursen von 2005 unter Anwendung eines geeigneten Preisindex).

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten vereinfachten Kontrollen sind unabhängig voneinander durchzuführen. Vereinfachte Kontrollen erfolgen unbeschadet der Artikel 31 oder 56 der Richtlinie 2012/34/EU.

(4) Die Regulierungsstelle legt die Einzelheiten der vereinfachten Kontrolle fest.“

Die Abweichungsmöglichkeit der Durchführungsverordnung in Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 wird genutzt und die Prozentsätze werden auf das Doppelte der in Satz 1 genannten Werte festgelegt.

Zu Anlage 7

Nummer 1

Die genannten Marktsegmente müssen von den Betreibern der Schienenwege bei der Erstellung der Entgelte bei der Berechnung der Aufschläge berücksichtigt werden. Hieraus ergibt sich jedoch keine Verpflichtung, eine Differenzierung ausschließlich oder aber umfassend nach diesen Marktsegmenten vorzunehmen. Unterschiedliche Marktsegmente sollen dann festgelegt werden, wenn es erhebliche Unterschiede bei den Kosten für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen, ihren Marktpreisen oder ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität gibt.

Nummer 2

Buchstabe a und b

Werden die Entgelte eines Betreibers der Schienenwege nach der Qualität der tatsächlich erbrachten Leistung differenziert, so müssen die Qualitätskriterien konkretisiert und mitgeteilt werden. Dies ist erforderlich, um bei Abweichungen zwischen bestellter und tatsächlich erbrachter Leistung einem Vertragspartner zuzuordnen und hieraus konkrete Entgeltabweichungen abzuleiten. Grenzwerte, ab denen Malus-Regelungen greifen, sind zu bestimmen, um Klarheit für die Beteiligten zu ermöglichen.

Buchstabe c

Die Regelung enthält umfangreiche Vorgaben zur Zurechnung von Verspätungen zum Zwecke der leistungsabhängigen Entgeltregulierung nach § 39. Die Verspätungen sind nach den vorliegenden Erkenntnissen über deren Verursachung bestmöglich zuzuordnen, um den Beteiligten Anreize zur Minimierung von Störungen zu setzen.

Buchstaben d bis h

Die Regelungen enthalten weitere Vorgaben. Unter anderem sollen Verspätungen nach Möglichkeit nur einem Verantwortlichen zugerechnet werden, um eine Ermittlung von Malus-Zahlungen zu ermöglichen. Des Weiteren soll den Zugangsberechtigten möglichst schnell das von Ihnen endgültig zu entrichtende Entgelt mitgeteilt werden, d. h. unter Berücksichtigung von Malus-Zahlungen. Hierfür kann der Betreiber der Schienenwege höchstens einen Zeitraum von einen Monat zusammenfassen. Zu Zwecken der Transparenz auch gegenüber der interessierten Öffentlichkeit wird der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, das über den Zeitraum von einem Jahr erreichte Leistungsniveau zu veröffentlichen.

Zu Anlage 8

Die Regelung enthält detaillierte zeitliche Vorgaben für die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Bestimmender Termin für das Zuweisungsverfahren ist der jährliche Wechsel des Netzfahrplans am zweiten Samstag im Dezember, der bereits heute eine feste Größe ist.

Zu Anlage 9

Die Regelung enthält eine detaillierte Auflistung der Daten, die die Regulierungsbehörde im Rahmen von externen Kontrollen anfordern kann. Dieser dient der Überwachung der Entflechtungsvorschriften. Da § 67 eine umfassende Ermächtigung der Regulierungsbehörde zur Erfüllung sämtlicher ihr nach dem ERegG zugewiesenen Aufgaben enthält, entfaltet Anlage 9 lediglich deklaratorische Wirkung, indem er typischerweise vorzulegende Unterlagen nennt. Auf diese Weise wird es den Betreibern der Schienenwege ermöglicht, diese Unterlagen vorzuhalten und auf Verlangen der Regulierungsbehörde kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Nummer 1 (§ 1 Absatz 1)

Die zuvor durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verfolgten Ziele der Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs werden nunmehr hauptsächlich durch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) erfüllt. Die bisherigen Regelungen zu Fahrgastinformationen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) werden in das AEG überführt. Das AEG dient somit auch Verbraucherinteressen, diese sollen daher in § 1 Absatz 1 als Ziele des Gesetzes benannt werden.

Nummer 2 (§§ 2, 2a)

Zum Zwecke der Vereinheitlichung des Rechtes in der Europäischen Union wurden die Legaldefinitionen weitestgehend wortgleich aus der Richtlinie übernommen.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 1)

Der Begriff „Eisenbahnen" entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 1 AEG.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 2)

Die Richtlinie spricht nur von Marktsegmenten. Allerdings können Marktsegmente nach der Richtlinie wiederum in Marktsegmente unterteilt werden. Dies kann zu Missverständnissen Anlass geben. Als Oberbegriff wird daher „Verkehrsdienst" genommen. Ein Verkehrsdienst kann in mehrere Marktsegmente unterteilt werden. Die Begriffe spielen insbesondere bei § 33 ERegG eine Rolle.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 3)

Der Begriff „Eisenbahnunternehmen" der Richtlinie entspricht dem Begriff „Eisenbahnverkehrsunternehmen" im geltenden deutschen Recht (vgl. § 2 Absätze 1 und 2 AEG). Die deutsche Begrifflichkeit wird beibehalten. Damit umfasst im deutschen Recht der Begriff „Eisenbahn" nach wie vor „Eisenbahnverkehrsunternehmen" und „Eisenbahninfrastrukturunternehmen". Die „Eisenbahninfrastrukturunternehmen" unterteilen sich in „Betreiber der Schienenwege" (§ 2 Absatz 7 AEG-E) und „Betreiber von Serviceeinrichtungen" (§ 2 Absatz 11 AEG-E).

In der Richtlinie wird bei der Definition des Eisenbahnverkehrsunternehmens darauf abgestellt, dass das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen die Haupttätigkeit des Unternehmens ist. Es gibt in Deutschland aber mehrere genehmigte nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen, bei denen das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Umsatz und/oder Mitarbeiterzahl nicht der Hauptgeschäftszweck ist. Bliebe es in der Definition bei der Haupttätigkeit, bedürften solche Unternehmen künftig keiner Unternehmensgenehmigung mehr. Dies ist im Hinblick auf das Ziel des Genehmigungsvorbehaltes (Gewährleistung eines Qualitätsstandards in erforderlichem Umfang) nicht gewünscht.

Mit dieser Definition gelten die Regelungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen auch für Fahrzeughalter.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 4)

Der Begriff „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst" entspricht dem des geltenden deutschen Rechts (§ 2 Absatz 2a AEG). Der Wortlaut wird an die Richtlinie angepasst. Die deutsche Bezeichnung „Zugabschnitt" (Richtlinie: Zugteil) wird jedoch beibehalten. Inhaltlich ergeben sich keine Änderungen zur bisherigen Rechtslage.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 5)

Der Begriff „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst" entspricht dem des geltenden deutschen Rechts (§ 2 Absatz 2b AEG). Die deutsche Bezeichnung „Zugabschnitt" wird beibehalten. Inhaltlich ergeben sich keine Änderungen zur bisherigen Rechtslage.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 6)

Der Begriff „Eisenbahninfrastruktur" entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 3 AEG.

Dieser Begriff wurde einheitlich insbesondere sowohl für die Regulierung als auch für die Planfeststellung verwendet. Dies kann nicht aufrechterhalten werden, wenn man am Ziel der unveränderten Umsetzung der Richtlinie festhält. Der Begriff der „Eisenbahninfrastruktur“ nach der Richtlinie 2012/34/EU ist nicht deckungsgleich mit dem tradierten deutschen Begriff. Von der EU-rechtlichen Definition sind zum Beispiel die Serviceeinrichtungen nicht umfasst. Das hat materielle Konsequenzen: Würde man zum Beispiel die Trennungsvorschriften des Artikels 6 der Richtlinie, die sich auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur beziehen, unverändert mit dem (deutschen) Begriff der Eisenbahninfrastruktur in deutsches Recht übernehmen, dann würden auch Serviceeinrichtungen der getrennten Rechnungsführung unterliegen, was nach EU-Recht gerade nicht gilt. So ist folglich die Frage zu entscheiden, ob man beim einheitlichen Begriff der „Eisenbahninfrastruktur“ bleiben will, mit der Folge, dass EU-rechtliche Vorschriften auf Infrastrukturen ausgedehnt werden, für die sie nicht bestimmt sind, oder ob man für den regulatorischen Teil eine neue Begriffsbestimmung schafft. Um unnötige Belastungen zu vermeiden, ist im Gesetzentwurf der zweite Weg enthalten. Der Begriff der „Eisenbahninfrastruktur“ wird daher unverändert aus dem bisher geltenden Recht übernommen. Der für den regulatorischen Teil wesentliche Begriff lautet „Eisenbahnanlage“ und ist in § 1 Absatz 5 ERegG unter Verweis auf Anlage 1 des ERegG definiert.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 7)

Der Begriff „Betreiber der Schienenwege“ entspricht im Wesentlichen dem des geltenden deutschen Rechts (vgl. § 2 Absatz 3a AEG).

Nummer 2 (§ 2 Absatz 8)

Die Vorschriften zu den sog. Werksbahnen werden neu gefasst. In der Praxis haben die bisherigen Regelungen zu vielfachen Problemen geführt. Werksbahnen sind häufig historisch gewachsene Eisenbahninfrastrukturen, über die der Betreiber – etwa ein Unternehmen des produzierenden Gewerbes – auf seinem Firmengelände den eigenen Güterverkehr abgewickelt hat. Heute befindet sich aber häufig auf dem Werksgelände nicht nur das Unternehmen, welches die Eisenbahninfrastruktur betreibt, sondern in modernen Industrie- oder Chemieparks sind vielfach dritte Unternehmen angesiedelt. Die Strukturen und Nutzerinteressen auf modernen Werksbahngeländen haben sich damit signifikant verändert. Die Neuregelung dient dazu, die Interessen des die Eisenbahninfrastruktur betreibenden Unternehmens und diejenigen der angeschlossenen dritten Unternehmen bzw. der die Transporte durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen besser in Einklang zu bringen. Diese Definition der Werksbahn entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 2 Absatz 3b und § 14 Absatz 1 Satz 4 AEG. Allerdings wird in Halbsatz 2 der Neuregelung klargestellt, dass eine Werksbahn auch dann vorliegen kann, wenn die Transporte für ein Unternehmen durchgeführt werden, das mit dem Betreiber der Werksbahn gesellschaftsrechtlich verbunden ist. Innerbetrieblicher Transport oder die An- und Ablieferung von Gütern im Sinne der Definition liegt nur dann vor, wenn diese Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Produktion von oder dem Handel mit Gütern des die Werksbahn betreibenden Unternehmens bzw. der mit ihm verbundenen Unternehmen steht. Daher können z. B. auch Werkstätten oder Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erfasst sein, wenn diese grundsätzlich allein für die Eisenbahnfahrzeuge des Betreibers der Werksbahn oder für das von ihm beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden.

Ausnahmen sind im Interesse der besseren Auslastung einer Serviceeinrichtung möglich. Es kann im Einzelfall wirtschaftlich vernünftig sein, eventuelle Restkapazitäten beispielsweise einer Werkstatt auch für die Wartung und Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen Dritter zu nutzen. Die Werkstatt würde dann allerdings nicht mehr allein für die Eisenbahnfahrzeuge des Betreibers der Werksbahn oder für das von ihm beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt.

Droht dem Betreiber der Werksbahn in einem solchen Fall, seinen Status als Werksbahn zu verlieren, wird er in Anbetracht der dann auf ihn zukommenden Maßgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes zurückschrecken. Das Allgemeine Eisenbahngesetz und das Eisenbahnregulierungsgesetz würden in solchen Fällen also tatsächlich verhindern, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmer sich – nicht zuletzt auch im Interesse potenzieller Nutzer –

wirtschaftlich vernünftig verhält. Dies soll durch die Ergänzung „oder sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang gestattet werden“ verhindert werden. Der Status als Werksbahn soll bei nur geringfügiger oder temporärer Drittnutzung (fehlende Wettbewerbsrelevanz) erhalten bleiben.

Allerdings genügt es nicht, wenn die Werkstatt oder Einrichtung für die Brennstoffaufnahme von einem Unternehmen betrieben wird, dessen Geschäftszweck nicht die Produktion von oder der Handel mit Gütern, sondern das Erbringen von Transportleistungen ist.

Gemäß Halbsatz 3 der Neuregelung steht es dem Vorliegen der Voraussetzungen einer Werksbahn nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder sonstiger Anlieger durchgeführt werden. Im Unterschied zu Halbsatz 2 müssen diese Eisenbahnunternehmen mit dem die Werksbahn betreibenden Unternehmen nicht gesellschaftsrechtlich verbunden sein. Auf einem Werksgelände angesiedelte Unternehmen, die mangels eigener Eisenbahninfrastruktur keine Eisenbahnen sind, stehen dem Vorliegen der Voraussetzungen einer Werksbahn erst recht nicht entgegen.

Der Begriff „sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang“ meint z. B. gelegentliche Sonderfahrten aus besonderen Anlässen (Jubiläen, „Tag der Industriekultur“ o. ä.).

Nummer 2 (§ 2 Absatz 9)

Der Begriff „Serviceeinrichtung“ wird wie im derzeit geltendem § 2 Absatz 3c AEG durch eine Aufzählung definiert. Gegenüber dem geltenden Recht gibt es jedoch Konkretisierungen und Neuerungen.

Der Einschub in Artikel 3 Nummer 8 der Richtlinie „die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde“ würde eine Rechtsunsicherheit schaffen, da insbesondere in den von privaten oder kommunalen Trägern errichteten Häfen und Terminals der Eisenbahnverkehr (zunächst) eine untergeordnete Rolle spielte. Würde hier auf die Zweckbestimmung „für den Eisenbahnverkehr errichtet“ abgestellt, kann dies erhebliche Diskussionen auslösen, welche Einrichtung als Serviceeinrichtung zu qualifizieren ist und damit unter den Anwendungsbereich der Regulierung fällt und welche nicht. Daher erfolgte hier im Rahmen der Umsetzung eine Modifikation des Richtlinientextes.

Der unbestimmte Begriff der Hilfseinrichtungen in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe h Eisenbahnregulierungsgesetz wird dahingehend konkretisiert, dass insbesondere Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre hiervon erfasst sind. Die Betreiber von Zuführungsgleisen sollen somit nicht als Betreiber von Schienenwegen, sondern als Betreiber von Serviceeinrichtungen einzustufen sein.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 10)

Der Begriff „Abstellgleise“ wird aus der Richtlinie übernommen. Er konkretisiert somit die Abstellgleise als Serviceeinrichtung im Sinne von § 2 Absatz 9 in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe d des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 11)

Der Begriff „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ wird neu in das deutsche Recht eingeführt. In unveränderter Übernahme der Richtlinie ist dies jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches für den Betrieb einer Anlage nach Absatz 9 zuständig ist.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 12)

Der Begriff „Schienenpersonennahverkehr“ entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 5 AEG.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 13 und 14)

Das geltende AEG verwendet in § 31 die Bezeichnung „Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen“ und in § 32 die Bezeichnung „Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen“. Zur Vereinfachung werden dafür die Begriffe „Fahrzeughalter“ und „Wagenhalter“ eingeführt.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 15)

Der Begriff „Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes“, entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 6 AEG.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 16)

Der Begriff „Stadt- oder Vorortverkehr“ wird unverändert in deutsches Recht übernommen. Hiervon bleibt der Begriff des Schienenpersonennahverkehrs unberührt (siehe § 2 Absatz 12 AEG). Letzterer wird insbesondere für die Genehmigung von Tarifen (§ 5 Absatz 4 AEG) weiterhin benötigt. Der Begriff „Stadt- oder Vorortverkehr“ wird im Regulierungsrecht bei den Ausnahmevorschriften für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege nach § 2 ERegG verwendet. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nur solche Verkehre betreiben, können insbesondere von Entflechtungsvorschriften, den Unabhängigkeitsvorschriften und den Pflichten zur Aufstellung eines Geschäftsplans befreit werden. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Gesetzesbegründung zu § 2 ERegG verwiesen.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 17)

Der Begriff „Regionalverkehr“ wird unverändert in deutsches Recht übernommen. Der regulierungsrechtliche Begriff „Regionalverkehr“ ist von dem – weiterhin verwendeten – Begriff „Netze des Regionalverkehrs“ abzugrenzen. Der letztere wird im Zusammenhang mit Sicherheitsgenehmigungen nach § 7c AEG verwendet. Der regulierungsrechtliche Begriff wird demgegenüber bei den Ausnahmevorschriften für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 2 ERegG relevant. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nur solche Verkehre betreiben, werden unter bestimmten Voraussetzungen von den Vorgaben des Kapitels 2 ERegG (Entflechtungsvorgaben und Unabhängigkeitsvorgaben) befreit. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Gesetzesbegründung zu § 2 ERegG verwiesen.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 18)

Der Begriff „Netze des Regionalverkehrs“, entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 8 AEG.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 19)

Der Begriff „Regionalbahnen“, entspricht dem des geltenden § 2 Absatz 9 AEG.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 20)

Der Begriff der Genehmigung im Sinne der Richtlinie erfasst die von einer Behörde anerkannte Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten, zur selbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter oder zum Betrieb von Schienenwegen, Steuerung- und Sicherungssystemen sowie Bahnsteigen. Das Verfahren wird an die Systematik der Richtlinie angepasst und in § 6 ff. AEG in deutsches Recht überführt. Weitere

Genehmigungen, insbesondere die Sicherheitsgenehmigungen nach den §§ 7a ff. AEG werden von der Änderung nicht berührt. In Abgrenzung zu den übrigen Genehmigungen wird daher der Begriff „Unternehmensgenehmigung“ eingeführt.

Nummer 2 (§ 2 Absatz 21)

Der Begriff „Netz oder Schienennetz“ entspricht dem des geltenden § 2 Nummer 7 EIBV.

Zu § 2 a

Die Regelung entspricht der des geltenden § 2 Absatz 7 AEG und regelt ein Verfahren für Zweifelsfälle. Das materielle Kriterium für die Prüfung befindet sich für Nummer 1 in § 1 Absatz 2 AEG und für Nummer 2 in § 2 Absatz 12 AEG.

Nummer 3 (§ 3 Absatz 2)

Es wird klargestellt, dass Werksbahnen in der Systematik des AEG als nichtöffentliche Eisenbahnen gelten.

Nummer 4 Buchstabe a (§ 5 Absatz 1e)

Bereinigung der Verweise.

Nummer 4 Buchstabe b (nach § 5 Absatz 1i)

Die Regelung dient der Klarstellung.

Nummer 5 (§§ 6 bis 6i)

Allgemeines

Wer Eisenbahnverkehrsdienste erbringen will oder sonst selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen möchte, bedarf auf der Grundlage der Richtlinie einer Genehmigung. Bislang unterliegt darüber hinaus in Deutschland auch das Betreiben von bestimmten Teilen der Eisenbahninfrastruktur einer Genehmigungspflicht. Dies wird weiter aufrechterhalten.

Um eine Genehmigung zu erlangen, müssen die subjektiven Zugangsvoraussetzungen Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und Fachkunde erfüllt sein. Kommt es nach Erteilung einer Genehmigung zu einer Änderung in der Geschäftsführung, so sind die subjektiven Zugangsvoraussetzungen Zuverlässigkeit und Fachkunde für die neu für die Führung der Geschäfte bestellten Personen nachzuweisen. Die Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung müssen zu jedem Zeitpunkt gegeben sein. Die Regelungen des bisherigen § 6 Absatz 6 AEG, nach denen die Geltungsdauer der Genehmigung beschränkt wurde, wurden daher aufgegeben, da kein Bedarf mehr gesehen wird.

Das Genehmigungsregime wird im Übrigen ebenfalls an die Systematik der Richtlinie angepasst. Die bisherige Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) wird aufgehoben.

Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie befugt, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, in dem ein Muster für die Genehmigung vorgegeben ist. Des Weiteren können in diesem, soweit erforderlich, Details des Verfahrens der Genehmigung geregelt werden. Auf diese Befugnis gestützt, hat die Europäische Kommission am 4. Februar 2015 mit Wirkung ab 16. Juni 2015 die Durchführungsverordnung 2015/171 über bestimmte Aspekte des Verfahrens der Genehmigung von Eisenbahnunternehmen erlassen. Die Durchführungsverordnung sieht ein Muster für Genehmigungen vor sowie bestimmte Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung und angemessene Bürgschaften. Weiterhin werden Verfahrensregelungen zu den anzufordernden Unterlagen und zu den von der Genehmigungsbehörde einzuhaltenden Fristen getroffen.

§ 6 Absatz 2

Die Unternehmensgenehmigung ist zu erteilen, sofern die Voraussetzungen vorliegen. Es handelt sich um eine gebundene Entscheidung der Eisenbahnaufsichtsbehörde. Daher besteht auch bei Nichtvorliegen kein Ermessensspielraum für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde.

§ 6 Absatz 3

Die Unternehmensgenehmigung kann nur von Unternehmen mit Sitz in Deutschland beantragt werden. Dies gilt auch für Unternehmen, die in Deutschland eine juristisch selbstständige Niederlassung betreiben. Unternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedsstaaten der Union haben unter den Voraussetzungen des § 6f Absatz 1 einen Anspruch auf Anerkennung ihrer Unternehmensgenehmigung.

§ 6 Absatz 4

Die Regelung dient der Beschleunigung des Verfahrens.

§ 6 Absatz 5

Die Vorschrift stellt eine sinnvolle Ergänzung der Vorgaben der Richtlinie dar. Das parallele Vorliegen von zwei Genehmigungen für unterschiedliche Betreiber bei der Übernahme von Eisenbahninfrastruktur wird verhindert, und somit Rechtsunsicherheit über den für den Betrieb der Infrastruktur Verantwortlichen vermieden. Für Betreiber, Zugangsberechtigte, Genehmigungs-, Aufsichts-, Regulierungs- Vollzugsbehörden und Feuerwehr muss eindeutig erkennbar sein, wer zu welcher Zeit inwieweit verpflichtet ist. Um zeitliche Lücken zwischen Erlöschen der alten und Erteilung der neuen Genehmigung zu vermeiden, können Unternehmensgenehmigungen unter der aufschiebenden Bedingung erteilt werden, dass die alte Unternehmensgenehmigung zuvor erloschen sein muss.

§ 6 Absatz 6

Die Regelung stellt klar, dass für den konkreten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Abschluss eines Vertrages mit einem Betreiber der Schienenwege erforderlich ist.

§ 6a

Die Vorschrift benennt als Voraussetzungen für den Erhalt einer Unternehmensgenehmigung die subjektiven Zugangskriterien der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie der fachlichen Eignung. Diese Kriterien werden in den folgenden Vorschriften näher spezifiziert, um ein transparentes und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung genügendes Verfahren sicherzustellen. Zur Erteilung der Genehmigung muss der Abschluss einer Haftpflichtversicherung noch nicht nachgewiesen werden. Zu einem Haftpflichtfall, bei dem Kunden oder Dritte geschädigt werden könnten, kann es erst ab Betriebsaufnahme kommen. Dazu reicht es aus, wenn vor der Betriebsaufnahme das Bestehen einer Versicherung nachgewiesen wird. Eine entsprechende Nachweispflicht sieht § 14c AEG-E vor. § 14c AEG-E setzt insoweit Artikel 18 Satz 1 der Richtlinie 2012/34/EU um.

§ 6b Absatz 1

Die Vorschrift führt die grundsätzlichen Bestimmungen des § 6a in Bezug auf die Zuverlässigkeit weiter aus und bestimmt, dass sowohl die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen als auch das Unternehmen selbst zuverlässig sein müssen.

§ 6b Absatz 2 und Absatz 3

Die Vorschriften der Richtlinie werden übernommen. Die Vorgabe, dass kein Konkursverfahren eröffnet sein darf, gehört jedoch zum Merkmal „finanzielle Leistungsfähigkeit" und wird dort umgesetzt. Die bisherigen Vorschriften des § 1 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe d und e EBZugV, welche die Zuverlässigkeit auch an steuerrechtliche Pflichten und die Beachtung umweltschützender Vorschrift knüpften, finden in der Richtlinie keine Stütze. Diese Vorgaben wurden daher nicht übernommen.

Da auch das Unternehmen zuverlässig sein muss, bietet sich auf der Grundlage von § 30 OWiG eine Geldbuße als Maßstab an. Da sich nicht jeder Rechtsverstoß unterschiedslos auf die Zuverlässigkeit eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, wird die Konkretisierung aus Art. 19 der Richtlinie übernommen, um klarzustellen, welche Art von Rechtsverstößen in jedem Fall die Einschätzung der Unzuverlässigkeit mit sich führen.

§ 6c

Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens verfolgt das Ziel, die ordnungsgemäße Aufnahme und Führung der Geschäfte des Betriebes zu gewährleisten. Die gemäß Anlage 3 aufgeführten Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit können durch einen delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission gemäß Artikel 20 Absatz 5 abgeändert werden.

§ 6d Absatz 1

Nach dem bisherigen System wurde die Genehmigung auf Antrag erteilt, sofern der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen die erforderliche Fachkunde haben und damit die Gewähr für eine sichere Betriebsführung bieten. Dieser persönliche Bezug wird grundsätzlich aufgegeben. Nicht mehr Einzelpersonen müssen fachlich geeignet sein, sondern das Unternehmen muss nachweisen, dass seine Organisation insgesamt die erforderlichen Kenntnisse besitzt (Absatz 1). Das bisherige System kann jedoch nach Absatz 2 gewählt werden.

§ 6d Absatz 2

Diese Regelung ergänzt die Richtlinie. Leitgedanke für die Ergänzung der Vorgaben der Richtlinie durch Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 ist, dass in der Unternehmensspitze (Antragsteller, Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer, Prokuristen) nicht nur kaufmännischer, sondern auch technischer Sachverstand repräsentiert werden sollte. Damit muss von Anfang an eine ausreichend fachlich gebildete Person bestellt werden, die Sicherheitsbelange dort vertreten kann. Betriebsleiter erfüllen diese Voraussetzungen stets auf Grund ihrer Ausbildung. Damit ist ein Fachkundenachweis entbehrlich, wenn der Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen selbst Betriebsleiter sind. Da auch ein sonst zum Unternehmen gehörender Betriebsleiter durch seine in der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV – geschaffene starke Stellung Sicherheitsbelange wie ein Mitglied der Unternehmensspitze vertreten kann, ist es gerechtfertigt, die gesetzliche Fiktion einzuführen, dass der bestätigte Betriebsleiter als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person im Sinne gilt. Eine Verdoppelung der Fachkundenachweise kann damit ohne Beeinträchtigung von Sicherheitsbelangen vermieden werden.

Die Regelung in Absatz 2 Satz 3 steht im Zusammenhang mit der Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems im Rahmen der Erlangung der Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG. In Satz 3 erfolgt nunmehr bzgl. des Nachweises der Fachkunde eine Gleichstellung: Der Antragsteller oder die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen gelten ebenfalls als fachkundig, wenn sie für ein Sicherheitsmanagementsystem, das im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung zugelassen wurde, verantwortlich sind. Ein Verantwortlicher für ein genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem gilt zudem als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person.

§ 6e

Die Vorschrift enthält in Ergänzung der Vorgaben der Richtlinie eine gesetzliche Fiktion der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit. Die Prüfung der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit entfällt bei öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften oder juristischen Personen, die sich überwiegend in der Hand von öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften befinden.

§ 6f Absatz 1

Gemäß den Vorgaben der Richtlinie sind erteilte Unternehmensgenehmigungen innerhalb der gesamten Europäischen Union anzuerkennen. Das Prinzip der wechselseitigen Anerkennung von Genehmigungen wird fortgeführt. Dies dient der Vereinheitlichung der Zugangsrechte zur Infrastruktur in der Europäischen Union unter Nichtdiskriminierung sämtlicher Marktteilnehmer.

§ 6f Absatz 2

Die Regelung normiert eine Nachweispflicht für nicht in Deutschland erteilte Genehmigungen. Zuständige Behörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 6f Absatz 3

Die Regelung ergänzt § 6 Absatz 4 AEG. Liegen die Voraussetzungen nach den Erkenntnissen der Genehmigungsbehörde nicht (länger) vor, so ist die Unternehmensgenehmigung zu entziehen (Widerruf). Unabhängig hiervon kann die Genehmigungsbehörde regelmäßig Überprüfungen vorsehen, bei denen sie die Voraussetzungen überprüft. Diese findet mindestens alle fünf Jahre statt.

§ 6g

Allgemeines

§ 6g regelt neben der befristeten Unternehmensgenehmigung, der Aussetzung und des Widerrufs einer Unternehmensgenehmigung auch die Zusammenarbeit nationaler Genehmigungsbehörden untereinander sowie die Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur.

§ 6g Absatz 1

Die Regelung stellt klar, dass die Aufsichtsbehörden das Unternehmen trotz erteilter Genehmigung bei begründetem Zweifel über die Einhaltung der Anforderungen der §§ 6a bis 6e AEG jederzeit überprüfen können. Der Widerruf ist eine gebundene Entscheidung.

§ 6g Absatz 2

Die Regelung ist eine Ausprägung der Zusammenarbeit von nationalen Behörden der Europäischen Union in Bezug auf Unternehmensgenehmigungen im Eisenbahnsektor. Die Formulierung „eine Genehmigungsbehörde“ wurde gewählt, um zu verdeutlichen, dass mit der Vorschrift sowohl das Eisenbahn-Bundesamt als auch die Genehmigungsbehörden der Länder verpflichtet werden.

§ 6g Absatz 3

Sofern die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmens nur vorübergehend nicht gegeben ist, beispielsweise weil eine Sanierung schon begonnen hat und Aussicht auf Erfolg hat, kann die Genehmigungsbehörde eine befristete Unternehmensgenehmigung erteilen. In Ergänzung des Artikel 24 Absatz 3 der Richtlinie und in Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtslage (vgl. § 7 Absatz 1 Satz 2 und 3 des geltenden AEG) gilt dies auch zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung. Auch in diesem Fall jedoch nur, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist.

§ 6g Absatz 4

Die Regelung gibt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit, eine Genehmigung auf den Prüfstand zu stellen, wenn sechs Monate nach Ausstellung der ursprünglichen Unternehmensgenehmigung keine Verkehrsdienstleistungen erbracht worden sind.

§ 6g Absatz 5 und Absatz 6

Änderungen in der Unternehmensstruktur können eine Neubewertung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens erforderlich machen. Der Genehmigungsbehörde kann dann gemäß Absatz 5 und 6 eine erneute Vorlage des Antrages verlangen.

§ 6g Absatz 7

Die Einleitung eines Insolvenzverfahrens stellt eine Gefährdung legitimer wirtschaftlicher Interessen der Vertragspartner eines Eisenbahnunternehmens dar. Ihre Interessen sind daher gemäß Absatz 7 durch den Widerruf einer Unternehmensgenehmigung zu schützen, sofern eine wirtschaftliche Erholung nicht zu erwarten ist.

§ 6g Absatz 8

Dient der Klarstellung, dass das allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht unberührt bleibt.

§ 6h

Sämtliche Änderungen bezüglich Unternehmensgenehmigungen der Verkehrsunternehmen (nicht die Unternehmensgenehmigungen an EIU) sind an die Europäische Eisenbahnagentur zu melden, um diese bei ihrer Aufgabe, gemeinsame Methoden und Sicherheitsziele für das gesamte europäische Eisenbahnsystem festzulegen, zu unterstützen. Die Meldungen erfolgen gebündelt über das Eisenbahn-Bundesamt, um einheitliche Kommunikationskanäle zu etablieren.

§ 6i

Die Regelung trägt dem Vorrang der Durchführungsrechtsakte Rechnung.

Nummer 6 (§ 7a)

Redaktionelle Anpassungen. Die Begriffe „Eisenbahnverkehrsleistung“ und „Eisenbahnverkehrsdienst“ haben die gleiche inhaltliche Bedeutung haben. Es soll zukünftig einheitlich der Begriff des „Eisenbahnverkehrsdienstes“ verwendet werden.

Nummer 7 (§§ 8 bis 9b)

Die Entflechtungsvorschriften der bisherigen §§ 8 bis 9b werden auf Grund der Bedeutung für die Eisenbahnregulierung und den Wettbewerb auf der Schiene ins ERegG überführt und die Zuständigkeit zur Überwachung in diesem Zuge auf die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde übertragen.

Nummer 8 (§ 11)

Allgemeines

Die Regelungen über die Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur werden auf Serviceeinrichtungen ausgedehnt. Hierdurch wird der Rechtsgedanke des Artikels 13 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU aufgegriffen. Die Vorschrift wird nicht im Eisenbahnregulierungsgesetz, sondern im AEG verortet. Denn es geht nicht um den Zugang zur, sondern um den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur.

Im Einzelnen

Art. 13 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU und das deutsche Recht (insbesondere § 11 AEG) verfolgen das gleiche Ziel: den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur. Während die Stilllegung einer Serviceeinrichtung nach § 11 AEG voraussetzt, dass der Betrieb für den Betreiber nicht mehr zumutbar ist, verkehrliche Gründe der Stilllegung nicht entgegenstehen und der Betreiber den Weiterbetrieb der Infrastruktur zu den üblichen Bedingungen angeboten hat, setzt eine Stilllegung nach Art.13 Absatz 6 der Richtlinie voraus, dass diese zur Weiternutzung angeboten und zuvor zwei Jahre nicht genutzt wurde.

In Deutschland hat sich die Herangehensweise nach § 11 AEG bewährt. Das Genehmigungsverfahren beinhaltet die Prüfung der zukünftigen verkehrlichen Erforderlichkeit und setzt nicht auf vergangenem Nichtgebrauch auf, der sich ändern kann. Danach sind verkehrlich benötigte Einrichtungen weiter zu betreiben. Daher soll auch die Systematik des § 11 AEG aufrechterhalten werden. Regelungsinhalt und Systematik des § 11 AEG wird daher auf Serviceeinrichtungen ausgedehnt. Damit wird das Ziel der Richtlinie, einen Erhalt der Serviceeinrichtung zu fördern, umgesetzt.

Bezüglich der Zuständigkeiten ergibt sich für bundeseigene Eisenbahnen aus der Verortung der Vorschrift eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Dies widerspricht nicht den Vorgaben der Richtlinie, insbesondere nicht der des Artikels 56 Absatz 1 Buchstaben f) und g). Denn diese beziehen sich ausdrücklich nur auf den zugangsrelevanten Teil des Artikels 13. Artikel 13 Absatz 6 behandelt jedoch nicht den Zugang zu Serviceeinrichtungen, sondern will dessen Erhalt sicherstellen. In der Folge müssen auch die Vorgaben zur Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde nicht auf das Eisenbahn-Bundesamt ausgedehnt werden.

Nummer 9 (§ 12)

Buchst. a

Die Begriffe „Eisenbahnverkehrsleistung“ und „Eisenbahnverkehrsdienst“ haben die gleiche inhaltliche Bedeutung haben. Es soll zukünftig einheitlich der Begriff des „Eisenbahnverkehrsdienstes“ verwendet werden.

Buchst. b

Die Regelungen zu den Fahrgastinformationen werden in § 12a zusammengefasst.

Nummer 10 (§ 12a)

§ 12a fasst die bisherigen Regelungen zur Fahrgastinformation des bisherigen § 12 Absatz 8 und § 3 Absatz 3 EIBV zusammen. Im Zuge der Aufhebung der EIBV werden die für Fahrgäste entscheidenden Informationen in einer Rechtsvorschrift gebündelt. Außerdem wird in Absatz 4 auf darüber hinaus geltende Regelungen zur Fahrgastinformationen im Eisenbahnverkehr verwiesen, sodass an dieser Stelle alle diesbezüglichen Informationen gebündelt sind.

Nummer 11 Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Satz 2)

Redaktionelle Anpassung, da die Zugangsrechte nunmehr im ERegG geregelt werden.

Nummer 11 Buchstabe b (§ 13 Absatz 3)

Die neu eingeführte Vorschrift regelt den Anschluss von Hinterliegern an Werksbahnen und trägt damit den häufig gegebenen örtlichen Verhältnissen, dass der Hinterlieger keine eigene direkte Anbindungsmöglichkeit hat, Rechnung. Die Vorschrift soll eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ermöglichen. Satz 2 schließt das Anschlussrecht aus, wenn ein Anschluss die betriebliche Nutzung durch die Werksbahn unzumutbar beeinträchtigen würde. Landesrechtliche Regelungen beurteilen diesen Sachverhalt anders: Beispielsweise kann nach § 13 Abs. 1 Landeseisenbahngesetz Baden-Württemberg die Aufsichtsbehörde ein nichtöffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen sogar verpflichten, den Anschluss einer weiteren nichtöffentlichen Bahn (Nebenanschluss) und die Nutzung zu gestatten, wenn diese Bahn auf andere Weise nicht oder nur mit unzumutbarem Umfang an eine Bahn des öffentlichen Verkehrs angeschlossen werden kann. Die entstehenden Kosten trägt das den Nebenanschluss beantragende Unternehmen. Die Ausnahmeregelung wird gleichwohl normiert, da es auch einen Schutz vor nicht sachgerechten Anschlusswünschen geben muss. Die jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden entscheiden wie bereits bisher im Einzelfall bei Konflikten zwischen Werksbahn und Hinterlieger auf Antrag über die Möglichkeit des Anschlusses, die Bedingungen des Anschlusses und über die Verteilung und Höhe der Kosten mit vertragsersetzender Wirkung.

Nummer 12 (§§ 14 bis 14d – neu)

Allgemeines

Der Regelungsgehalt der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung wird in das AEG überführt.

Entstehung

Nach Artikel 22 der Richtlinie muss ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichend versichert sein, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken. Diese Verpflichtung war bereits in Artikel 9 der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen enthalten und wurde durch den Erlass der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen in deutsches Recht umgesetzt. Die dort enthaltenen Regelungen werden modifiziert als §§ 14 bis 14c in das Allgemeine Eisenbahngesetz übernommen. Im Gegenzug wird die Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung aufgehoben.

Haftung und Pflichtversicherung

Bei der Normierung einer Versicherungspflicht muss bestimmt werden, welche Schäden versichert werden sollen. Festzulegen ist daher, wessen Haftung, in welchen Fällen zu welchem Teil versichert werden soll.

Unternehmen nehmen in vielfältiger Weise am Wirtschaftsleben teil und unterliegen dort den Haftungsregeln. Das EU-Recht fordert nur eine Versicherung für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter. Haftungsfälle können jedoch auch bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nicht selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, auftreten. Hierfür wird der Begriff des „Wagenhalters“ in das deutsche Recht eingeführt. Zum Schutz der Allgemeinheit ist auch für diese Fälle eine Versicherungspflicht vorgesehen. Einer Pflichtversicherung unterliegen sollen daher alle im Eisenbahnsektor handelnden Unternehmen, jedoch nicht für alle Tätigkeiten, sondern nur für den Teil der Haftung, der auf dem Betrieb einer Eisenbahn beruht. Im Betrieb einer Eisenbahn gehaftet werden kann aus einer Reihe von Gründen. Pflichtversichert werden soll nur die Haftung, die ihren Grund in Unfällen hat. Damit unterliegen keiner Versicherungspflicht die sogenannten „Allmählichkeitsschäden“. Diese können mitunter ebenfalls durch den Betrieb einer Eisenbahn entstehen (z. B. Gebäudeschäden durch Erschütterungen), sind aber keine Unfälle im Sinne einer Pflichtversicherung.

Unfälle können Personenschäden, Sachschäden und Vermögensschäden hervorrufen. Eine Pflichtversicherung muss jedoch nicht alle denkbaren Schäden, sondern nur die wesentlichen Schäden bei Unfällen abdecken. Nicht versichert werden daher reine Vermögensschäden, also Vermögensschäden, die nicht Folge eines Personen- oder Sachschadens sind (z. B. Ersatzanspruche wegen verspäteter Zustellung von Reisegepäck). Es handelt sich hier um einen Bereich, der wegen der Inhomogenität der möglichen Schadensbilder und der Unkalkulierbarkeit der möglichen Schadensszenarien regelmäßig nicht oder allenfalls mit geringen Deckungssummen unter Versicherungsschutz steht. Auf die Einführung einer Pflichtversicherung dafür wurde daher verzichtet.

Anspruchsgrundlagen

Für die Haftung von Eisenbahnen bestehen innerhalb der Europäischen Union generell keine einheitlichen gemeinsamen Grundlagen. Für den innerstaatlichen Verkehr gelten grundsätzlich die nationalen Vorschriften eines jeden Mitgliedstaates. Für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten die Regelungen des Übereinkommens für den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge. Darüber hinaus gelten für die Beförderung von Personen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Eine Pflichtversicherung soll alle bei Unfällen möglichen Anspruchsgrundlagen abdecken und nicht auf einzelne Anspruchsgrundlagen beschränkt sein. Materiell haften im Wesentlichen

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen im innerstaatlichen Verkehr aus Gefährdungshaftung (Haftpflichtgesetz; HaftPflG), aus unerlaubter Handlung (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB) und im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zusätzlich aus dem Beförderungsvertrag (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, Eisenbahn-Verkehrsordnung; EVO),

2. Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen im innerstaatlichen Verkehr aus Gefährdungshaftung und aus unerlaubter Handlung,

3. Wagenhalter im innerstaatlichen Verkehr aus unerlaubter Handlung,

4. Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Gefährdungshaftung und aus unerlaubter Handlung.

Die außervertraglichen Ansprüche aufgrund der Haftung aus unerlaubter Handlung und aus der Gefährdungshaftung des Haftpflichtgesetzes erstrecken sich zum Teil auf den Ersatz desselben Schadens. Sie bestehen parallel nebeneinander und stehen insoweit in Anspruchskonkurrenz. Der Ersatz eines immateriellen Schadens (Schmerzensgeld), eine Schadensersatzleistung über die Haftungshöchstbeträge des Haftpflichtgesetzes für die jährliche Rentenleistung (§ 9 HaftPflG) hinaus oder für den Sachschaden außerhalb der Schädigung an Grundstücken (§ 10 HaftPflG) ist auf der Grundlage des der Höhe nach unbegrenzten Anspruchs aus unerlaubter Handlung möglich (§§ 823ff. BGB). Anspruchsvoraussetzung für diese deliktische Haftung ist lediglich leichte Fahrlässigkeit.

Im Einzelnen

§ 14 Absatz 1

In § 14 Absatz 1 wird eine generelle Versicherungspflicht zur Deckung der durch den Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden normiert. Damit sind vertragliche und außervertragliche Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden sowie wegen Vermögensschäden, die die Folge von Personen- oder Sachschäden sind (z. B. Verdienstausfall infolge einer Körperverletzung) versichert.

Die Versicherungspflicht trifft zunächst Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsdienste erbringen als auch eine Eisenbahninfrastruktur betreiben. Sie sind zugleich Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie müssen insgesamt nur eine Versicherung abschließen.

Da es rechtlich möglich ist, dass Eisenbahnen nur Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder nur eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) unterliegen auch diese Unternehmen der Versicherungspflicht mit der gleichen Deckungssumme, da Schadensursachen ausschließlich im Bereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen können. Damit ist für den Schadensfall sichergestellt, dass den Geschädigten keine Nachteile entstehen.

Die Versicherungspflicht gilt grundsätzlich für alle Eisenbahnen, die in Deutschland Eisenbahnverkehrsdienste erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland unterliegen der Versicherungspflicht nur für das Gebiet Deutschlands, d. h. im internationalen Verkehr nur bis zur Grenze. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland unterliegen der Pflichtversicherung, wenn sie Eisenbahnverkehrsdienste in Deutschland erbringen. Dies gilt entsprechend für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz im In- und Ausland.

Die Versicherungspflicht trifft öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahnen, da insoweit keine Einschränkung normiert ist. Daher trifft sie nach § 31 AEG grundsätzlich auch Fahrzeughalter. Für diese gelten die gleichen Ausnahmen oder Sonderregelungen wir für Eisenbahnen.

§ 14 Absatz 2

Da der Wagenhalter selbst für die Sicherheit des Fahrzeugs verantwortlich ist, können sich bei pflichtwidrigem Verhalten Schadensersatzansprüche unmittelbar gegen ihn richten. Für Wagenhalter wird daher eine Pflichtversicherung eingeführt, da eine Differenzierung nach Fahrzeugen, deren Halter eine Eisenbahn ist, und nach Fahrzeugen, bei denen dies nicht der Fall ist, nicht sachgerecht wäre.

Motiv für die Regelung in Satz 2 ist, dass z. B. die Bundeswehr Eigentümerin von Eisenbahnfahrzeugen ist. Werden diese durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bewegt, kann sich die Bundeswehr zwar von der betrieblichen Verantwortung für das Bewegen, nicht jedoch von der Haftung des Halters in Bezug auf die Sicherheit des Fahrzeugs und der damit normierten Versicherungspflicht befreien. Üblicherweise wird bei der Regelung gesetzlicher Versicherungspflichten die öffentliche Hand ausgenommen. Die in Satz 2 enthaltene Regelung kann bei vergleichbaren Fällen für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ebenfalls angewendet werden.

Die Vorschriften entsprechen im Übrigen den Regelungen für Eisenbahnen. Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrs- als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, müssen insgesamt nur eine Versicherung für beide Bereiche abschließen und aufrechterhalten. Dies gilt auch für Eisenbahnen, die sowohl selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (z. B. Erbringen von Eisenbahnverkehrsdienste), als auch nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (Überlassung von Eisenbahnfahrzeugen an Dritte). Alle Tätigkeiten müssen versichert sein. Es genügt jedoch ein Versicherungsvertrag, der die Deckungssumme gemäß § 2 sicherstellt.

§ 14a Absatz 1

Die Vorschrift normiert Ausnahmen zur generellen Versicherungspflicht. Die Versicherungspflicht besteht danach im Ergebnis für alle öffentlichen Eisenbahnen sowie für alle nichtöffentlichen Eisenbahnen, die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen. Hierbei werden zunächst die Ausnahmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen behandelt, im Anschluss hieran die Ausnahmen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 14a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a

Sofern durch einen kommunalen Schadenausgleich der gleiche Haftungsdeckungsschutz gewährt wird wie in der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vorgeschrieben, ist diese Deckung als Versicherung im Sinne dieser Verordnung anzusehen. Eine gesonderte Versicherung ist daher nicht erforderlich.

§ 14a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b

§ 1 des Pflichtversicherungsgesetzes normiert eine Versicherungspflicht nur dann, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird. Voraussetzung dafür ist die ausdrückliche oder stillschweigende Freigabe durch den Berechtigten zur allgemeinen Benutzung. Eine über die im Straßenverkehr normierte Pflichtversicherung hinausgehende Pflichtversicherung der Eisenbahnen ist als bundeseinheitliche Regelung nicht gerechtfertigt. Daher sind nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn nutzen, von der Versicherungspflicht auszunehmen.

§ 14a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c

Eine Pflichtversicherung auch für Schäden an einem Gegenstand, der der Eisenbahn aufgrund eines Beförderungsvertrages übergeben wurde und für dessen Beschädigung aus einem Frachtvertrag – und gegebenenfalls in Konkurrenz damit aus unerlaubter Handlung – gehaftet wird, ist nicht sachgerecht. Eine eventuelle Versicherung kann hier einer Parteivereinbarung überlassen bleiben. Insoweit besteht kein Schutzbedürfnis. Die Ausnahme von der Versicherungspflicht deckt auch konkurrierende deliktische Ansprüche ab.

Eine Erstreckung der Versicherungspflicht auf Ansprüche aus dem Frachtvertrag ist auch durch Artikel 22 der Richtlinie nicht geboten. Danach muss ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichend versichert sein um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken. Der Umfang einer ausreichenden Versicherung wird in der Richtlinie nicht festgelegt und unterliegt damit den jeweiligen nationalen Vorgaben.

§ 14a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a

Siehe zu § 14a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a. Dies gilt auch für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 14a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b

Siehe zu § 14a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b. Dies gilt auch für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 14a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c

Die Versicherungspflicht ist nicht erforderlich, soweit öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen unmittelbar oder mittelbar von einer Gebietskörperschaft betrieben werden.

Gebietskörperschaften können von Versicherungspflichten freigestellt, weil sie nicht in Konkurs gehen können. Das Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) befreit z. B. von der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter die Bundesrepublik Deutschland, die Länder, die Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern und die Gemeindeverbände. Gemeinden mit bis zu 100 000 Einwohnern unterliegen der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter.

§ 14a Absatz 2

Die Ausnahmevorschriften für Wagenhalter entsprechenden Regelungen für Eisenbahnen in § 14a Absatz 1 Nummer 1 und 2.

§ 14a Absatz 3

Eine generelle Ausnahme für die Benutzung und den Betrieb der Werksbahnen von der Versicherungspflicht ist nicht mehr zeitgemäß. Es gibt mittlerweile Werksbahnen, die aus der Stilllegung öffentlicher Eisenbahninfrastrukturen hervorgegangen sind. Diese Werksbahnen verlaufen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Privatgrundstücken und haben Bahnübergänge mit öffentlichen Straßen und Wegen, weshalb bei Unfällen auch nicht Betriebsangehörigen (Nachbarn und Wegenutzern) erhebliche Schäden entstehen können. Hier scheint eine Pflichtversicherung geboten. Da sich wegen der Vielzahl der möglichen Konstellationen eine bundeseinheitliche Regelung verbietet, können die Länder, sofern sie es für erforderlich halten, die Ausnahme von der Versicherungspflicht aufheben.

§ 14b

Allgemeines

Schadensereignis bezeichnet den jeweiligen Unfall insgesamt und bezieht sich nicht auf den einzelnen Geschädigten. Zur Ermittlung der Höhe der Deckungssumme wurden vor Erlass „Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen“ am 31.12.1995 die Verbände und die DB AG gebeten, Angaben vom größten Schadensereignis der letzten Jahre zu machen. Die größten Einzelschäden stellen sich damals wie folgt dar:

– DB AG (1984 – 1994): 4 Mio. DM
– VDV (1991 – 1994): 1 Mio. DM
– VDMT (1984 – 1994): 50 000 DM

Die Deckungssumme von 20 Mio. DM wurde zwischenzeitlich nicht angepasst.

Durch die Pflichtversicherung soll insbesondere erreicht werden, dass ein eventueller Großschaden, der die wirtschaftlichen Möglichkeiten einer (kleinen) Eisenbahn übersteigt, gedeckt ist. Unabhängig von der Pflichtversicherung liegt es in der unternehmerischen Entscheidung der Eisenbahn, Schäden in geringer Höhe ohne Inanspruchnahme der Haftpflichtversicherung selbst zu regulieren. Damit war bei Erlass der Verordnung unter Berücksichtigung des Risikopotentials eine Mindestdeckungssumme von 20 Mio. DM erforderlich aber auch ausreichend.

Die Mindestdeckungssumme braucht nur zweimal pro Versicherungsperiode zur Verfügung zu stehen, da gerade bei kleinen Eisenbahnen die Schadenshäufigkeit gering ist. Versicherungsperiode ist gemäß § 9 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG) der Zeitraum eines Jahres.

Höhe der Deckungssumme

Das größte Schadensereignis der letzten dreißig Jahre war der Eisenbahnunfall in Eschede im Jahr 1998. In diesem Zeitraum von dreißig Jahren gab es keinen vergleichbaren Unfall weder bei Eisenbahnen des Bundes noch bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Andere Großschaden-Ereignisse im Eisenbahnbereich weisen Schadenhöhen aus, die unterhalb der aktuellen Mindestversicherungssumme von 10,23 Mio. Euro liegen. So wurde dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zum Eisenbahnunfall von Herdorf ein Schadenaufwand in Höhe von rund 6 Mio. Euro und zum Eisenbahnunfall von Hosena ein Schadenaufwand von rund 8 Mio. Euro gemeldet. Beide Summen befinden sich deutlich unterhalb der Mindestversicherungssumme. In beiden Fällen entfällt überdies ein erheblicher Teil der Schadensumme auf Sachschäden an Eisenbahnen und Eisenbahninfrastruktur.

Die tatsächlichen Verhältnisse haben sich damit nicht so geändert, dass eine deutliche Erhöhung der Mindestversicherungssumme gerechtfertigt wäre. Um das bisherige Sicherungsniveau zu halten, bleibt daher eine Erhöhung der Mindestversicherungssumme auf der Grundlage des Inflationsausgleichs. Die Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung, die die Mindestversicherungssumme von 20 Millionen Deutsche Mark enthält, ist am 31.12.1995 in Kraft getreten. Unter Berücksichtigung der jährlichen Inflation in dem Zeitraum von 1996 bis 2014 wäre die Mindestversicherungssumme von 20 Mio. Deutsche Mark auf aktuell 26,51 Mio. Deutsche Mark angestiegen. Hieraus errechnet sich in heutiger Währung ein Betrag in Höhe von 13,55 Mio. Euro. Um zu einem runden Signalbetrag zu kommen, wird die Mindestversicherungssumme auf 14 Millionen Euro festgelegt.

§ 14c Absatz 1

Eisenbahnen mit Sitz im Inland haben vor Aufnahme des Betriebes der zuständigen Aufsichtsbehörde eine Versicherung nachzuweisen. Fahrzeughalter unterliegen denselben Nachweis- und Anzeigepflichten wie Eisenbahnen.

§ 14c Absatz 2

Die Nachweisverpflichtung trifft auch Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Fahrzeughalter mit Sitz im Ausland, bevor sie im Inland den Verkehr aufnehmen. Zur Klarstellung wird dies ausdrücklich geregelt. Die Nachweispflicht stellt jedoch keine Diskriminierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland dar, da der gleiche Nachweis für alle deutschen Unternehmen bereits bei Aufnahme des Betriebes zu erbringen ist. Die Regelung für Fahrzeughalter entspricht derjenigen für Eisenbahnen.

§ 14d

Die Überprüfung, ob eine ausreichende Versicherung besteht, ist Aufgabe der staatlichen Stellen. Die Auskunftspflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Halter dient der flüssigen Betriebsabwicklung. Durch rechtzeitige Information kann vermieden werden, dass z. B. Züge wegen eines nicht versicherten Fahrzeugs angehalten werden müssen.

Nummer 13 (§ 25)

Redaktionelle Anpassung. Die Begriffe „Eisenbahnverkehrsleistung“ und „Eisenbahnverkehrsdienst“ haben die gleiche inhaltliche Bedeutung haben. Es soll zukünftig einheitlich der Begriff des „Eisenbahnverkehrsdienstes“ verwendet werden.

Nummer 14 (§ 26 Absatz 1 Nummern 6, 7 und 7a)

Redaktionelle Änderungen. Die Verordnungsermächtigungen nach Nummer 6 und Nummer 7 sind durch die abschließenden Regelungen des ERegG überholt.

Nummer 15 (§ 28)

Es handelt sich um rein redaktionelle Anpassungen. Entsprechend den neuen Begrifflichkeiten wurde der Begriff der Genehmigung durch den der Unternehmensgenehmigung ersetzt (vgl. oben zu § 6 AEG). Des Weiteren wurde der Begriff „Fahrzeughalter“ für selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmende Halter von Eisenbahnfahrzeugen übernommen; dies gilt auch für den Begriff „Eisenbahnverkehrsdienste“ für den Begriff „Eisenbahnverkehrsleistungen“:

Die Begriffe „Eisenbahnverkehrsleistung“ und „Eisenbahnverkehrsdienst“ haben die gleiche inhaltliche Bedeutung. Es soll zukünftig einheitlich der Begriff des „Eisenbahnverkehrsdienstes“ verwendet werden.

Nummer 16 (§ 31 und § 32)

Es handelt sich um eine redaktionelle Klarstellung. Die „Halter von Eisenbahnfahrzeugen“ teilen sich in „Fahrzeughalte“ und „Wagenhalter“. Das Unterscheidungsmerkmal ist die selbständige oder nichtselbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb. Die neuen Begriffe „Fahrzeughalter“ und Wagenhalter“ werden verwendet ohne den materiellen Gehalt zu ändern.

Nummer 17 (§ 36)

Die Regelungen über seitens der Monopolkommission zu erstellende Gutachten befinden sich nunmehr im ERegG.

Nummer 18 (§ 37)

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben (weiterhin) keine aufschiebende Wirkung. Die inhaltlichen Regelungen der Vorschriften werden in das ERegG überführt.

Nummer 19 Buchstabe a (zu § 38 Absatz 2 Satz 1)

Es handelt sich um eine rein redaktionelle Änderung, da der bisherige § 14 AEG ins ERegG überführt wurde.

Nummer 19 Buchstabe b (§ 38 Absatz 3)

Einführung einer Fiktion. Es damit klargestellt werden, dass für die Altgenehmigungen das gleiche Regime gilt wie für die Neugenehmigungen.

Nummer 19 Buchstabe c (zu § 38 Absatz 4 – neu)

Die Vorschrift regelt, bis wann die bereits am Eisenbahnbetrieb Teilnehmenden, der zuständigen Aufsichtsbehörde die Versicherung mit der erhöhten Mindestdeckungssumme nachweisen müssen.

Nummer 19 Buchstabe d (zu § 38 Absatz 8)

Die Vorschrift ist überholt.

Nummer 20 (§ 40)

§ 40 wird zu Zwecken der Rechtsbereinigung aufgehoben, da sich der Regelungsinhalt durch Zeitablauf erledigt hat.

Nummer 21 (Anlage zu § 18e Absatz 1)

Redaktionelle Änderung, da es künftig mehr als eine Anlage gibt.

Nummer 22 (Anlage 2)

Die Vorgaben der Richtlinie wurden unverändert übernommen. Diese Informationen sind der Genehmigungsbehörde zur Verfügung zu stellen, damit diese die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmens nach § 6c AEG beurteilen kann.

Hiervon abzugrenzen sind die Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit, die der Regulierungsbehörde zur Überprüfung der Entflechtungsvorschriften zur Verfügung zu stellen hat. Die jeweiligen Vorgaben haben eine unterschiedliche Zielrichtung: Die für die Beantragung der Unternehmensgenehmigung vorzulegenden Daten dienen der umfassenden Beurteilung der gesamten finanzielle Situation eines (zu gründenden) Unternehmens, wohingegen die im Eisenbahnregulierungsgesetz aufgeführten Informationen der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften zur Rechnungsprüfung dienen.

Zu Artikel 3 bis 7

Allgemeines

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie geändert. Die Richtlinie sieht vor, dass eine Regulierungsstelle „eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist“, ist. Nach derzeitiger Rechtslage unterliegt die Bundesnetzagentur der Fachaufsicht des BMVI und der Dienstaufsicht des BMWi (§ 4 Absatz 1 BEVVG) unter Mitwirkung des BMVI.

Weiterhin sieht die Richtlinie vor: „Sie [die Entscheider] holen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Regulierungsstelle weder Weisungen von staatlichen, öffentlichen oder privaten Stellen ein noch nehmen sie welche entgegen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle über umfassende Entscheidungsgewalt.“

Ein wesentliches Element zur Stärkung der Unabhängigkeit der Bundesnetzagentur ist die Einführung des Beschlusskammerverfahrens Die Einführung von Beschlusskammern allein ist jedoch nicht hinreichend, da Weisungen grundsätzlich auch im Rahmen von Beschlusskammerverfahren möglich sind.

Die Aufsicht über die Bundesnetzagentur wird auf eine reine, weiter eingeschränkte Form der Rechtsaufsicht begrenzt. Eine bloße Beschränkung auf die Rechtsaufsicht allein nicht aus, um das von der Richtlinie vorgegebene Maß an Unabhängigkeit zu erreichen. Denn Weisungen können auch im Rahmen der Rechtsaufsicht erfolgen. Dem wird wie folgt Rechnung getragen: Der BNetzA wird das Recht eingeräumt, Weisungen des BMVI im Rahmen der Rechtsaufsicht gerichtlich überprüfen zu lassen.

Die Umsetzung erfolgt bezüglich der der Unabhängigkeit der Behörde selbst im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz und bezüglich der persönlichen Unabhängigkeit der Leitung der Bundesnetzagentur im Gesetz über die Bundesnetzagentur (BEGTP).

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG))

Zu Nummer 1 (§ 4 BEVVG)

§ 4 Absatz 1 BEVVG

Die Vorschrift wurde redaktionell überarbeitet. Da die Dienstaufsicht unverändert von zwei Ressorts ausgeübt wird, ist es sinnvoll die Art und Weise für deren Zusammenarbeit festzulegen. Dazu dient die neu eingefügte Regelung über die Zusammenarbeit.

§ 4 Absatz 2 BEVVG

Die Regelung entspricht der Vorschrift über Aufgaben der (allgemeinen) Eisenbahnaufsichtsbehörden in § 5a Allgemeines Eisenbahngesetz. Für die Überwachung der Entflechtungsvorschriften ist nunmehr die Bundesnetzagentur statt des Eisenbahn-Bundesamtes zuständig.

§ 4 Absatz 3 BEVVG

Allgemeines

Die Bundesnetzagentur unterliegt grundsätzlich der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Eine wesentliche Ausnahme wird jedoch normiert: Die Rechts- und Fachaufsicht des BMVI wird bezüglich der Durchsetzung der Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf eine reine Rechtsaufsicht beschränkt (Satz 1). Zur Klarstellung, dass eine Fachaufsicht mangels anderweitiger Regelung auch nicht seitens des Ministeriums für Wirtschaft und Energie ausgeübt wird, wurde eine entsprechende Klarstellung eingefügt (Satz 2). Weisungen zur Zweckmäßigkeit im Rahmen der Fachaufsicht sind somit ausgeschlossen. Alle übrigen Tätigkeiten der Bundesnetzagentur, wie beispielsweise Beratungstätigkeiten, die Erstellung von Berichten oder Mitwirkung in internationalen Gremien oder die eisenbahnfachliche Beratung der Bundesregierung unterliegen weiterhin der vollen Fach- und Rechtsaufsicht durch das BMVI.

Rechtsaufsicht – Allgemein

Im Rahmen der Rechtsaufsicht können der Bundesnetzagentur auch Weisungen erteilt werden. Allgemeine Weisungen sind solche, die für eine Vielzahl von Einzelfällen Anwendung finden und daher von besonderer Bedeutung für die Arbeitsweise der Bundesnetzagentur sind. Zur Schaffung weitgehender Transparenz sind diese im Bundesanzeiger zu veröffentlichen (Satz 3).

Rechtsaufsicht – Klagebefugnis

Weisungen im Rahmen der Rechtsaufsicht betreffen die Rechtsmäßigkeit des Verwaltungshandelns. Grundsätzlich ist eine im Rahmen der Rechtsaufsicht erteilte Weisung bindend. Somit ist eine bloße Beschränkung auf die Rechtsaufsicht allein nicht ausreichend, um das von der Richtlinie vorgegebene Maß an Unabhängigkeit zu erreichen. Dem wird wie folgt Rechnung getragen: Der BNetzA wird das Recht eingeräumt, Weisungen des BMVI im Rahmen der Rechtsaufsicht gerichtlich überprüfen zu lassen. Damit wird die BNetzA gegenüber dem BMVI letztlich genauso gestellt wir ein Privater gegenüber einer Behörde. Die endgültige Entscheidung über die Rechtmäßigkeit eines Verwaltungshandelns treffen hier wie dort Gerichte.

Der Bundesnetzagentur wird folglich der Verwaltungsrechtsweg eröffnet, sofern sie eine Weisung im Rahmen der Rechtsaufsicht für rechtswidrig hält (Satz 4). Anders als in Verwaltungsverfahren üblich, ist eine Verletzung des Betroffenen in eigenen Rechten (subjektives öffentliches Recht) hier nicht erforderlich. Die Regelung normiert die Zulässigkeit eines Insichprozesses in der Form der Klage einer Behörde gegen ihren Rechtsträger. Die Bundesnetzagentur handelt vielmehr im öffentlichen Interesse. Eine rechtskonforme Rechtsanwendung liegt hierbei stets im Interesse der Öffentlichkeit. Die Klagebefugnis der Bundesnetzagentur ist somit stets gegeben, wenn durch die Weisung eine nicht rechtskonforme Anwendung eisenbahnrechtlicher Vorschriften möglich erscheint.

Rechtsaufsicht – Beteiligungsfähigkeit

Bundesoberbehörden werden im Normalfall durch das übergeordnete Ministerium vertreten. Hier ist dieses jedoch Klagegegner. Damit die Bundesnetzagentur eigenständig am Verfahren teilnehmen kann, ist es erforderlich, sie selbst für beteiligungsfähig im Sinne des § 61 VwGO zu erklären (Satz 4).

Rechtsaufsicht – Verfahren

Um Unsicherheiten bezüglich der statthaften Klageart zu vermeiden, sollen die Regelungen zur Feststellungsklage nach § 43 VwGO Anwendung finden. Dies ist sachgerecht, da auch hier über das Bestehen oder Nichtbestehen einer Rechtsverpflichtung (Ausführung der Weisung des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) befunden wird.

Die Klagefrist ist an § 74 VwGO angelehnt. Die Setzung einer Frist ist sachgerecht, um Rechtssicherheit bezüglich der Rechtmäßigkeit einer Weisung zu erlangen. Auf diese sind insbesondere auch die Marktteilnehmer im Eisenbahnbereich angewiesen.

§ 4 Absatz 3a BEVVG

Die Regelung vermeidet divergierende Ergebnisse bei der Beurteilung rechtlich gleicher Fragestellungen. Klagt ein betroffenes Unternehmen gegen eine Entscheidung der Bundesnetzagentur ihm gegenüber, so ist derzeit stets das VG Köln zuständig (§ 52 Nr. 2 VwGO). Dies soll auch für Klagen bezüglich von Weisungen seitens des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Fall sein. Die Regelung sichert durch ihre abstrakte Formulierung einen Gleichlauf beider Klagen.

Zu Nummer 2 (§ 4a BEVVG)

Allgemeines

Die Richtlinie sieht eine weitreichende Unabhängigkeit der handelnden Personen von Marktinteressen im Eisenbahnsektor vor. Dies dient der Vermeidung von potentiellen Interessenskonflikten.

§ 4a Absatz 1 BEVVG

Die Richtlinie gibt vor, dass die Personen, die für die von der Regulierungsstelle nach Artikel 56 zu treffenden Entscheidungen verantwortlich sind, unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor handeln und keine Beteiligungen an oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen unterhalten, die der Regulierung unterliegen. Die Behördenleitung ist letztlich für jede Entscheidung der Behörde verantwortlich und sie vertritt die Behörde nach außen. Die deutsche Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie beschränkt sich daher auf diesen Personenkreis. Im Übrigen werden die Vorgaben der Richtlinie unverändert übernommen.

§ 4a Absatz 2 BEVVG

Die Unabhängigkeit der Präsidentin oder des Präsidenten soll auch nach außen dokumentiert werden. Hierfür wird im Gleichklang mit der Artikel 55 Absatz 3 der Richtlinie die Abgabe einer Erklärung vorgesehen. Die Richtlinie regelt nicht, gegenüber wem die Erklärung abzugeben ist. Dies wird durch die Umsetzung so ausgestaltet, dass die Erklärung den beiden Bundesministerien vorzulegen ist, die gemäß § 4 Absatz 1 die Dienstaufsicht über die Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich ausüben.

§ 4a Absatz 3 BEVVG

Die Erklärung ist auch dem Eisenbahninfrastrukturbeirat vorzulegen. Der Eisenbahninfrastrukturbeirat setzt sich aus Mitgliedern des Bundestages und des Bundesrates zusammen. Die Abgabe der Erklärung gegenüber diesem Gremium gewährleistet somit die Rückkopplung des Handelns der Bundesnetzagentur zu den gesetzgebenden Organen.

§ 4a Absatz 4 BEVVG

Um den Anschein von Interessenkonflikten zu vermeiden, sieht die Regelung vor, dass sich die Präsidentin oder der Präsident nicht an Entscheidungen beteiligt, zu deren zu Grunde liegenden Sachverhalten sie innerhalb des vorausgehenden Jahres in einer Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehung standen.

§ 4a Absatz 5 BEVVG

Auch diese Regelung dient der Vermeidung von Interessenkonflikten, indem eine Karenzzeit für einen Wechsel der Präsidentin oder des Präsidenten für die Dauer einen Jahres vorgesehen wird. So wird der Anschein vermieden, dass Entscheidungen während der Amtszeit aufgrund eines geplanten Wechsels zu einem Unternehmen im Eisenbahnsektor beeinflusst worden sein könnten.

Zu Nummer 3 (§§ 6, 7 BEVVG)

§ 6 Absatz 1

Die Vorschrift regelt die Grundlage der Zusammenarbeit zwischen den genannten Behörden. Sämtliche übermittelten Informationen sind in Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde unter Beachtung datenschutzrechtlicher Vorgaben, insbesondere des Bundesdatenschutzgesetzes, verwertbar und können ihrer Entscheidung zu Grunde gelegt werden.

§ 6 Absatz 2

Die Vorschrift regelt die Zusammenarbeit der genannten Behörden. Sie verändert nicht die jeweiligen Aufgabengebiete. In diesem Zusammenhang sind auch die Empfehlungen zu sehen. Eine Empfehlung im Sinne der Vorschrift ist ein Vorschlag der einen Behörde für das Verwaltungshandeln der anderen Behörde. Es ist keine Abgabe von Zuständigkeiten. Entscheidungen der Behörden in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen sind für die jeweils anderen Behörden bindend.

Die Regulierungsbehörde entscheidet nicht über Sicherheitsfragen. Bei sicherheitsrelevanten Fragestellungen holt die Regulierungsbehörde grundsätzlich die Einschätzung der für Sicherheitsfragen zuständigen Aufsichtsbehörde ein. Die Einschätzung hat die Regulierungsbehörde in ihrer Entscheidung zu berücksichtigen. Bei mehreren sicheren Entscheidungsmöglichkeiten entscheidet die Regulierungsbehörde nach wettbewerblichen Gesichtspunkten.

Die Aufsichtsbehörden können bei einem drohenden Verstoß gegen die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb jederzeit eigene Maßnahmen gegen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen treffen. So werden die Aufsichtsbehörden in die Lage versetzt, im Verhältnis zum Eisenbahninfrastrukturunternehmen Sicherheitsverstöße zu unterbinden. Die Aufsichtsbehörde ist nicht zuständig für Entscheidungen in Wettbewerbsfragen. Sind bei Entscheidungen der Aufsichtsbehörde Zuständigkeitsbereiche der Regulierungsbehörde betroffen, hat die Aufsichtsbehörde bei der Regulierungsbehörde grundsätzlich eine Stellungnahme einzuholen. Die Stellungnahme hat die Aufsichtsbehörde in ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

§ 6 Absatz 3

Die Regelung entspricht § 14b Absatz 2 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

§ 7

§ 7 sieht ein gestuftes Inkrafttreten für die Verpflichtungen des Präsidenten der Bundesnetzagentur vor.

Zu Artikel 4 (Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BEGTPG))

Während die Umsetzung der Richtlinie bezüglich der Unabhängigkeit der Behörde im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz erfolgt, wird die Richtlinie bezüglich der persönlichen Unabhängigkeit der Leitung der Bundesnetzagentur im Gesetz über die Bundesnetzagentur (BEGTPG) umgesetzt. Es muss dem Präsidenten nach Vorstellung des europäischen Gesetzgebers möglich sein, fachlich und politisch eine andere „Linie“ zu verfolgen als die Bundesregierung, ohne Konsequenzen für sein Dienstverhältnis befürchten zu müssen. Ziel der Richtlinie ist es, eine Entlassung des Präsidenten der Bundesnetzagentur aus politischen und fachlichen Gründen zu verhindern.

Nach § 4 Absatz 5 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen kann aber auf Antrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, das zuvor den Beirat der Bundesnetzagentur zu hören hat, der Präsident oder die Präsidentin der Bundesnetzagentur durch Beschluss der Bundesregierung aus wichtigem Grund entlassen werden. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn der Präsident oder die Präsidentin nicht mehr die Voraussetzungen für die Ausübung des Amtes erfüllt, insbesondere wenn er oder sie sich eines erheblichen Fehlverhaltens schuldig gemacht hat.

Eine Änderung der Vorschrift zur Umsetzung der Richtlinie ist nicht angezeigt:

1. Das Ziel der Richtlinie ist im Wesentlichen bereits durch den Wegfall der Fachaufsicht und die Einschränkung der Rechtsaufsicht erreicht ist. Wenn keine fachaufsichtlichen Weisungen erteilt werden können, kann dagegen auch nicht (mit dienstaufsichtlichen Konsequenzen) verstoßen werden. Das gleiche gilt für die Rechtsaufsicht, da hier unmittelbar der Rechtsweg mit einer alle bindenden Entscheidung beschritten werden kann.

2. Die Möglichkeit dienstrechtlicher Konsequenzen aus anderen Gründen (Verstoß gegen Strafvorschriften) wird vom europäischen Gesetzgeber nicht ausgeschlossen.

3. Die Vorschrift ist zudem richtlinienkonform auszulegen. Ein wichtiger Grund zur Entlassung des Präsidenten oder der Präsidentin liegt bei richtlinienkonformer Auslegung des bestehenden § 4 Abs. 5 BEGTPG für den Eisenbahnbereich jedenfalls dann nicht vor, wenn politische oder fachliche Gründe für die vorgesehene Entlassung ausschlaggebend sind.

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 3 BEGTPG)

Die Vorschrift dient der Klarstellung. Sie hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die für die Einstellung von Personal zur Verfügung stehenden Mittel. Diese werden letztendlich durch den Haushaltsplan und das Haushaltsgesetz bestimmt. Eine ausreichende Finanzierung der Regulierungsbehörde ist durch das Erfordernis der Unabhängigkeit jedoch vorgegeben (vgl. Artikel 55 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie).

Zu Nummer 2 (§ 3 Absatz 3 BEGTPG)

Auch wenn die Entscheidung über die zukünftige Präsidentin oder des zukünftigen Präsidenten letztlich durch die Bundesregierung getroffen wird sollen doch beide Gremien, der Beirat der Bundesnetzagentur und der Eisenbahninfrastrukturbeirat, eingebunden werden. Das konkrete Vorschlagsrecht hat der Beirat als fachbereichsübergreifendes Gremium. Die Berücksichtigung fachlicher Gesichtspunkte wird auf diese Weise gewährleistet.

Zu Artikel 5 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Es liegt eine redaktionelle Änderung vor. Die Aufzählung der nicht anzuwendenden Richtlinien in § 65 wurde um die Richtlinie 2012/34/EU ergänzt, im Gegenzug hierzu wurde die Vorgängerrichtlinie 2001/14/EG gestrichen.

Zu Artikel 6 (Aufhebung bisherigen Rechts)

Die Vorschriften dieser Verordnungen wurden in das Eisenbahnregulierungsgesetz (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) oder in das Allgemeine Eisenbahngesetz (Eisenbahnhaftplichtversicherungsverordnung, Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung) integriert.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Normenkontrollrates

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich
(NKR-Nr. 3151)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Gesetzes geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	800.000 Euro
Davon Bürokratiekosten	300.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand	2,2 Mio. Euro
Verwaltung	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	2,6 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand	524.000 Euro
1:1 Umsetzung von EU-Recht	Die Richtlinie gibt vor, dass Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein müssen, um die Unfallhaftpflicht zu decken. Diese Vorgabe wurde bereits durch den Artikel 9 der Richtlinie 95/18/EG eingeführt und durch den Erlass der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen in deutsches Recht umgesetzt. Die Verordnung regelt die Haftpflichtversicherung für Eisenbahnunternehmen und Eisenbahninfrastruktur bei Unfällen. Die Vorgabe der Richtlinie bleibt daher hinter den Anforderungen der bestehenden nationalen Regelung zurück. Das Ressort hält an der nationalen Regelung fest, was von den Verbänden begrüßt wird (sogenanntes positives Gold-Plating). Darüber hinaus liegen dem NKR keine Anhaltspunkte vor, dass mit dem Gesetz über das von der Richtlinie 2012/34/EU vorgegebene Maß hinausgegangen wird.
‚One in one out'-Regel	Der Gesetzentwurf setzt EU-Vorgaben 1:1 um. Daher wird kein Anwendungsfall der ‚One in one out'-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung begründet.
Evaluierung	Die Bundesnetzagentur legt der Bundesregierung zum 31. Dezember 2018 einen Bericht vor, ob der Wettbewerb im Bereich der Wartungseinrichtungen auch noch nach Inkrafttreten des Gesetzes funktioniert.
Das Ressort hat die Kosten ausführlich und plausibel dargestellt. Darüber hinaus hat es transparent begründet, warum für bestimmte Regelungsbereiche die EU-Richtlinie nicht vollumfänglich 1:1 umgesetzt werden kann. Daher macht der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit vorliegendem Regelungsvorhaben soll die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch das Eisenbahnregulierungsgesetz und Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz und in anderen Gesetzen in nationales Recht umgesetzt werden. Dabei orientiert sich das Ressort an der Systematik und dem Wortlaut der Richtlinie und setzt sie im Wesentlichen 1:1 in nationales Recht um. Nur dort, wo die Richtlinie ohne Ergänzung im nationalen Recht nicht vollzogen werden kann, werden zusätzliche Vorschriften ergänzt. Um Doppelregelungen zu vermeiden, werden die bisherigen nationalen Regelungen im Bereich der Richtlinie aufgehoben.

Schwerpunkte der umzusetzenden Richtlinie betreffen die Struktur der Eisenbahnen (Entflechtung), Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und die Erhebung von Wegeentgelten sowie Zuweisung von Fahrwegkapazitäten im Schienenverkehr. Darüber hinaus werden die Aufgaben der Regulierungsbehörde definiert.

Ziele der Richtlinie und des Gesetzes sind u.a. die Steigerung des Anteils schienengebundener Personen- und Güterverkehre, die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes, die Stärkung des Wettbewerbs, der diskriminierungsfreie Zugang zu den Leistungen auf dem Gebiet des Eisenbahnmarktes sowie die Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur und –verkehrsunternehmen und Unterstützung von Innovationen.

Um nicht alle Unternehmen (kleine, mittlere und große) im Eisenbahnsektor in gleicher Weise einer Regulierung zu unterziehen, gibt die Richtlinie eine Reihe von Ausnahmemöglichkeiten vor. Das BMVI macht davon umfänglich Gebrauch. Die Ausnahmen sind u.a. bei Vorgaben der Struktur eines Unternehmens (Entflechtung), bei der Entgeltbildung sowie bei der Bereitstellung von Informationen möglich. Unternehmen, die davon profitieren können, sind z.B. Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienste ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr und Regionalverkehr durchführen, aber auch kleine und sehr kleine Eisenbahnen, wie z.B. Museumsbahnen. Sofern eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist, sind auch für Serviceeinrichtungen Ausnahmen vorgesehen. Die Entscheidung über die Ausnahme obliegt jeweils der Bundesnetzagentur, die mit vorliegendem Entwurf als Regulierungsbehörde benannt wird. Mögliche Kriterien für die Verwaltungspraxis der Bundesnetzagentur, ab oder bis zu welcher Größe ein Unternehmen eine Ausnahme erhalten kann, stellt das BMVI im Zusammenhang mit dem Erfüllungsaufwand dar. Zum einen kann die Betriebsleistung mit nicht mehr als 100.000 km im Jahr und zum anderen die Auslastung der Strecke mit weniger als 10 Zügen pro Tag herangezogen werden. Die Entscheidungsbefugnis der Bundesnetzagentur wird stellenweise von Verbänden kritisiert. Vorgeschlagen wird, dass die diesen Kriterien unterliegenden Unternehmen von vornherein ausgenommen werden sollten. Nur bei Verdacht einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs bzw. wenn die Infrastruktur für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts von strategischer Bedeutung ist, sollte eine Entscheidung der Bundesnetzagentur erforderlich sein. Hinsichtlich der Ausnahmemöglichkeiten für Eisenbahninfrastrukturen sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission ihre Absichten zu übermitteln. Die Kommission entscheidet dann, ob die betreffenden Eisbahninfrastrukturen als strategisch unbedeutend betrachtet werden können (anhand der Länge der betreffenden Schienenstrecken, Auslastungsgrad und dem potenziellen Verkehrsaufkommen). Aus diesem Grund und da kleine und mittlere Unternehmen z.B. für bestimmte Verkehrsknotenpunkte von strategischer Bedeutung sein könnten, sieht das Ressort von diesem Vorschlag der Verbände ab.

Für die Entgeltbildung sieht die Richtlinie Vorgaben z.B. für das grundsätzliche System der Trassenentgelte und für Differenzierungen vor. Darüber hinaus ermöglicht die Richtlinie den

Mitgliedstaaten wie schon bisher, Trassenpreise anhand der Umweltverträglichkeit von Zügen sowie deren Lärmpegel zu differenzieren. Weiterhin sieht die Richtlinie eine Anreizsetzung für die Senkung der den Betreibern von Schienenwegen entstehenden Kosten vor. Die Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten hier Gestaltungsraum. Sie können Anreize durch die Art der Finanzierung der Schienenwege, den Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zwischen demjenigen, der die Infrastruktur finanziert und dem Infrastrukturbetreiber oder durch behördliche Entscheidungen schaffen. Die beiden letzten Alternativen können sowohl alternativ als auch kombiniert eingesetzt werden. Das BMVI hat sich für die Kombination der letzten beiden Alternativen entschieden. Für Wartungseinrichtungen ist nach Angaben des BMVI nur eine sehr eingeschränkte eisenbahnspezifische Regulierung nötig, da es starke Indizien dafür gibt, dass der Wettbewerb in Deutschland in diesem Bereich funktioniert. Ob dies nach Inkrafttreten des Gesetzes immer noch der Fall ist, soll ein Bericht der Bundesnetzagentur klären, der der Bundesregierung zum 31. Dezember 2018 vorzulegen ist.

Erfüllungsaufwand

In Deutschland bestehen gegenwärtig hohe Standards. Viele Regelungen, die durch die EU-Richtlinie umzusetzen sind, bestehen daher in weiten Teilen bereits im nationalen Recht.

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft:

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft schätzt das Ressort einen einmaligen Umstellungsaufwand von 2,2 Mio. Euro und einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 800.000 Euro. Der Erfüllungsaufwand wird für die Unternehmen dargestellt, bei denen davon auszugehen ist, dass sie nicht unter die Ausnahmeregelung fallen. Die Bereiche mit den größten zu erwartenden Kostenfolgen sind:

1. Festlegung der Entgelte für einzelne Verkehrsdienste (Vorlage zur Genehmigung bzw. Beantragung einer Befreiung)

Bereits nach geltender Rechtslage sind Betreiber der Schienenwege verpflichtet, Entgelte festzulegen. Künftig müssen sie jedoch weitere Vorgaben berücksichtigen (z.B. die Differenzierung der Trassenpreise nach Lärmauswirkung und zur Setzung von Anreizen für die Ausrüstung der Züge mit ETCS für bestimmte Korridore, Berücksichtigung von Marktsegmenten etc.). Für die erforderliche Ausarbeitung der Entgeltregelungen entsteht nach der Schätzung des Ressorts ein Aufwand von 1,89 Mio. Euro (darunter an Personalkosten sechs Personenwochen à 40 Stunden für einen Bearbeiter mit einer hohen Qualifikation für die allgemeine Festlegung der Entgelte).

2. Vorgaben für Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) für Betreiber der Schienenwege

Die Vorgaben wurden durch die Richtlinie erweitert. Künftig sind weitere Inhalte in die SNB aufzunehmen und nach Inkrafttreten des Gesetzes in weitere Amtssprachen der EU zu übersetzen. Die bestehenden SNB sind daher anzupassen und die Änderungen entsprechend zu erläutern. Es sind insgesamt 71 Unternehmen von dieser Pflicht betroffen. Die DB Netz AG

hat bereits ihre SNB übersetzt und fällt daher nicht unter diese Betrachtung. Durch die Vorgaben entsteht den Unternehmen ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 154.200 Euro. Laufender Erfüllungsaufwand von ca. 8.000 Euro entsteht für die Darstellung und Erläuterung der Änderung sowie die entsprechende Übersetzung für alle 72 Unternehmen.

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht für Serviceeinrichtungen für die Übermittlung der Entgelte an Betreiber der Schienenwege sowie die Erstellung und Übersetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Die Stilllegung von Serviceeinrichtungen ist künftig genehmigungspflichtig. Des Weiteren sind Betreiber der Schienenwege künftig verpflichtet, nicht zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität (Trassennutzungskonflikte) zu koordinieren. Für die Erfüllung dieser Vorgaben entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rd. 400.000 Euro.

1. Aufstellen eines Geschäftsplans

Betreiber von örtlichen und regionalen Schienennetzen können von der Aufstellung eines Geschäftsplanes ausgenommen werden, wenn diese nicht von strategischer Bedeutung sind. Unter Zugrundelegung der dargestellten Kriterien müssen von 162 in Deutschland existierenden Betreibern der Schienenwege schätzungsweise 57 einen Geschäftsplan aufstellen. Das Ressort geht davon aus, dass 16 Unternehmen (betreiben ein Schienennetz von mehr als 100 km Gesamtstreckenlänge) jährlich einen Geschäftsplan aufstellen. Bei den verbleibenden 41 Unternehmen wird davon ausgegangen, dass diese nur alle fünf Jahre einen Geschäftsplan aufstellen. Der Aufwand ist abhängig von der Größe des Schienennetzes. Im Durchschnitt geht das Ressort von drei Personenwochen à 40 Arbeitsstunden für eine Person mit einer hohen Qualifikation aus. Dabei hat es den möglichen höchsten und möglichen niedrigsten Aufwand gegenüber gestellt. Den Geschäftsplan müssen die Unternehmen potentiellen und bekannten Zugangsberechtigten zur Stellungnahme vorlegen und entsprechende Informationen zur Verfügung stellen (z.B. über einen passwortgeschützten Internetbereich). Hierfür werden vier Stunden im Jahr für die Bearbeitung und Bereitstellung veranschlagt. Der Aufwand beläuft sich auf insgesamt 147.000 Euro im Jahr. Der abgestimmte Geschäftsplan sowie Informationen zu den Zugangsberechtigten sind an die Bundesnetzagentur zu übersenden. Der hier entstehende Aufwand ist allerdings vernachlässigbar.

2. Marktüberwachung

Weiterer jährlicher Erfüllungsaufwand entsteht für die Teilnahme an der Durchführung der Marktüberwachung der Bundesnetzagentur. Diese war bisher freiwillig und wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie verpflichtend. Für die bisher noch nicht teilnehmenden Unternehmen (rd. 20 Prozent = 220) entstehen Kosten von insgesamt rd. 120.000 Euro im Jahr.

Verwaltung:

Für die Bundesverwaltung entsteht aufgrund der Vorgaben der EU-Richtlinie einmaliger Erfüllungsaufwand von 520.000 Euro und jährlicher Erfüllungsaufwand von 2,6 Mio. Euro. Mit der EU-Richtlinie werden der Regulierungsbehörde (Bundesnetzagentur) weitreichende Überwachungs- und Prüfungsaufgaben eingeräumt.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für Erstellung und Übermittlung des Berichts der Bundesnetzagentur an die Bundesregierung zum 31. Dezember 2018 hinsichtlich der Wettbewerbssituation im Bereich der Wartungseinrichtungen nach Inkrafttreten des Gesetzes entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 258.000 Euro.

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand von 185.000 Euro entsteht für die Konzipierung und Programmierung einer neuen webbasierten Datenbank für die Marktbeobachtung, die die bestehende ersetzen soll.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

1. Anreizsetzungsverfahren

Durch die Richtlinie wird ein Anreizsetzungsverfahren vorgegeben, das durch die Bundesnetzagentur durchzuführen ist. Das Ressort schätzt hier einen Aufwand von insgesamt 1,02 Mio. Euro. Das Verfahren beinhaltet z.B. die Bestimmung von Obergrenzen der Gesamtkosten und die Prüfung der zu genehmigenden Entgelte auf Einhaltung der Obergrenze der Gesamtkosten.

Auch hier wurde bei der Betrachtung der Kosten zwischen kleinen, mittleren und großen Unternehmen aufgrund der Ausnahmemöglichkeiten durch die Richtlinie unterschieden. Nach Angaben des Ressorts sind daher insgesamt 72 Unternehmen von der Vorgabe betroffen, für die die Bundesnetzagentur das Verfahren durchlaufen muss.

2. Marktüberwachung

Die voraussichtlichen Kosten aufgrund der nun verpflichtenden Marktüberwachung belaufen sich auf insgesamt 609.000 Euro. Diese beinhaltet

- die Befragung der Unternehmen und Auswertung,
- die Anhörung der Verbraucherverbände,
- den Austausch der Daten zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur sowie die Weiterleitung der Daten an die EU-Kommission sowie
- die Anwenderbetreuung der webbasierten Datenbank in den darauffolgenden Jahren.

Weitere wesentliche Kostenträger pro Jahr entstehen durch die erweiterte Aufsichtspflicht des BMVI über die Bundesnetzagentur (136.000 Euro), die Genehmigung der Stilllegung von Serviceeinrichtungen (88.000 Euro) sowie für die Festlegung der Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (137.000 Euro).

Evaluierung

Die Bundesnetzagentur legt der Bundesregierung zum 31. Dezember 2018 einen Bericht vor, ob der Wettbewerb im Bereich der Wartungseinrichtungen auch noch nach Inkrafttreten des Gesetzes funktioniert.

Das Ressort hat die Kosten ausführlich und plausibel dargestellt. Darüber hinaus hat es transparent begründet, warum für bestimmte Regelungsbereiche die EU-Richtlinie nicht vollum-

fänglich 1:1 umgesetzt werden kann. Daher macht der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig	Grieser
Vorsitzender	Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 943. Sitzung am 18. März 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass mit dem neuerlichen Entwurf eines „Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“ zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums weiter das Ziel einer Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor verfolgt wird. Der Bundesrat verweist dazu zunächst auf seinen Beschluss vom 23. November 2012 zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (BR-Drucksache 559/12 (Beschluss)) sowie auf die Begründung zur Anrufung des Vermittlungsausschusses zu diesem Gesetz (BR-Drucksache 389/13 (Beschluss) vom 7. Juni 2013). Darin wurde ausgeführt, dass die Regulierung der Eisenbahnen nicht losgelöst von anderen drängenden eisenbahnpolitischen Fragen gesehen werden kann. Vielmehr gelte es, ein Gesamtkonzept zur erfolgreichen Fortführung der 1993 begonnenen Bahnreform zu erarbeiten.

Maßgebliches Ziel einer Entgeltregulierung als Teil dieses Gesamtkonzepts muss es aus Sicht der Länder sein, die Wegeentgelte auf der Schiene zu dämpfen, um damit die Attraktivität des umweltfreundlichen und leistungsfähigen Verkehrsträgers Schiene substantiell zu steigern. Dabei muss die Regulierung allerdings auch berücksichtigen, dass die Infrastrukturbetreiber ausreichend finanziert bleiben, um die notwendige Qualität der Infrastruktur sicherstellen zu können. Der Bundesrat verweist insoweit auf die grundgesetzlich verankerte Verantwortung des Bundes für die Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 87e GG.

Für die vor diesem Hintergrund im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfs vorrangig zu behandelnde Regulierung sieht der Bundesrat vor allem folgende Anforderungen:

– Beschränkung der vollen Regulierung auf die für den Wettbewerb maßgeblichen Eisenbahnen bei weitgehender Nutzung der nach der Richtlinie 2012/34/EU eröffneten Ausnahmemöglichkeiten,
– Begrenzung der Dynamik des Anstiegs der Trassen- und Stationspreise, wobei grundsätzlich ein Ansatz entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 und 6 des Gesetzentwurfs der Länder (BR-Drucksache 557/14) zu bevorzugen wäre,
– stärkere Hinentwicklung der Trassen- und Stationsentgelte zu einem die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene fördernden Grenzkostenansatz,
– Sicherung der Qualität des Schienennetzes auch bei einer Anreizregulierung,
– Verhinderung einer sich verselbständigenden Regulierung,
– Prüfung der Möglichkeit einer parlamentarischen Kontrolle von Entscheidungen der Bundesnetzagentur,
– Verhinderung nachteiliger Auswirkungen einer mangelnden Markttragfähigkeit in einem Segment des Schienenverkehrs auf die Infrastruktur-Nutzungsentgelte in den anderen Segmenten. Er erwartet, dass hier die Gesamtverantwortung des Bundes für die auskömmliche Mittelausstattung der Infrastrukturbetreiber zum Tragen kommt.

Der Bundesrat betont, dass sich auch frühere Forderungen der Länder aus dem Beschluss des Bundesrates (BR-Drucksache 559/12 (Beschluss)) überwiegend nicht erledigt haben und im Sinne einer Weiterentwicklung der Bahnreform auch zusätzliche Herausforderungen bestehen. Dies betrifft insbesondere folgende Themen:

– Gesetzliche Verankerung der finanziellen Infrastrukturhilfen des Bundes an die Eisenbahnen des Bundes sowie der beiderseitigen Rechte und Pflichten im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung unter intensiver Einbindung der Länder,
– gesetzliche Verankerung des Finanzierungskreislaufs Schiene,
– Schaffung einer fairen und für die Länder auskömmlichen Regelung zur wahlweisen Regionalisierung regionaler Eisenbahninfrastruktur mit einer letztlich vom Eigentum unabhängigen Staatsverantwortung im Bereich der Eisenbahninfrastruktur,
– Sicherstellung einer gleichwertigen Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, mindestens soweit diese den Eisenbahnen des Bundes vergleichbare Aufgaben erfüllt, sowie Förderung von Gleisanschlüssen zu marktkonformen Bedingungen,
– dauerhaft verlässliche Finanzierung der Infrastrukturprojekte gemäß der Bundesverkehrswegeplanung mit Beschleunigung der Realisierungsfristen, auch durch beschleunigte Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt,
– ökonomische und ökologische Optimierung der Instrumente zur Verbesserung des Schutzes vor Bahnlärm, insbesondere durch wirksame Anreize zu einer weiteren Lärmverminderung an der Quelle gemäß dem Stand der Technik,
– engagiertes Hinwirken auf mehr Entbürokratisierung und mehr Effizienz im europäischen und deutschen Regelwerk für Eisenbahnen,
– verbesserte Einbindung des Schienenverkehrs in die Konzepte für eine Energie- und Klimawende.

Die mit dem Gesetzentwurf des Bundes angestrebte Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich darf sich nach Überzeugung des Bundesrates nicht auf regulatorische Maßnahmen beschränken. Ein bedeutender Mehrverkehr auf der Schiene entsprechend den nach wie vor gültigen Zielen der Bahnreform von 1993/1994 kann nur erreicht werden, wenn auch die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene, die sich in den zurückliegenden Jahren ungünstig entwickelt haben, verbessert werden.

2. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 die Wörter „für Eisenbahnen“ durch die Wörter „für regelspurige Eisenbahnen“ zu ersetzen.

Begründung:

Namentlich Schmalspureisenbahnen sind in Anbetracht ihrer fehlenden Vernetzung und ihrer von der Norm abweichenden Spurweite für Dritte rein faktisch nicht (bzw. allenfalls theoretisch) frei zugänglich. In den letzten zwei Jahrzehnten seit der Bahnreform ist in Deutschland kein einziger Fall bekannt geworden, in welchem Zugang zum Netz einer Schmalspurbahn begehrt wurde. Nach den Erfahrungen der Vergangenheit steht realistisch auch nicht zu erwarten, dass künftig je Zugang zum Netz einer Schmalspureisenbahn beantragt wird. Schmalspurbahnen sind mithin nicht wettbewerbsrelevant und erst recht nicht systemrelevant. Sie der Regulierung zu unterwerfen wäre unverhältnismäßig. Sie sollen insgesamt befreit werden. Auch die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung und die Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung nehmen Schmalspureisenbahnen von ihrem Anwendungsbereich aus.

3. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 19 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 19 die Wörter „sind Informationen zu den“ durch die Wörter „beinhalten die“ zu ersetzen.

Begründung:

Die bisher gewählte Formulierung erweckt den Eindruck, es handele sich bei den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nicht um die Bedingungen selbst, sondern lediglich um Informationen zu diesen.

4. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 24 ERegG)
   Artikel 2 (§ 2 Absatz 16a – neu – AEG)

   a) In Artikel 1 ist § 1 Absatz 24 zu streichen.

   b) In Artikel 2 ist in § 2 nach Absatz 16 folgender Absatz 16a anzufügen:

   „(16a) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Einwohnern pro Quadratkilometer."

   Begründung:

   Die Definition „Ballungsraum" spielt im Rahmen der europarechtlich (vgl. Artikel 3 Nummer 6 der EU-Richtlinie 2012/34/EU) eingeführten Definition des „Stadt- und Vorortverkehrs" (§ 2 Absatz 16 AEG) im AEG eine Rolle, im Artikel 1 (ERegG-Entwurf) taucht der Begriff dagegen überhaupt nicht auf. Er sollte daher besser im AEG verortet werden.

5. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 26 – neu – ERegG)

   In Artikel 1 ist dem § 1 folgender Absatz 26 anzufügen:

   „(26) Eigenständige örtliche und regionale Schienennetze sind Netze, die von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben werden."

   Begründung:

   Nach der historisch gewachsenen und durch die Bahnreform nicht veränderten Aufteilung der staatlichen Zuständigkeit und Sorge für ein dem Gemeinwohlerfordernis entsprechendes Schienennetz hatte der Bund diese Aufgabe vorrangig wahrzunehmen. Demzufolge kam den nach der Übernahme der früheren Länderbahnen durch das Deutsche Reich im Jahre 1920 verbliebenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in privater oder kommunaler Hand eine vergleichsweise untergeordnete, örtliche oder regionale Bedeutung zu. Daran hat sich im Laufe der Jahrzehnte nichts Grundsätzliches geändert. Die zugehörigen Schienenwege bzw. -netze sind heute als eigenständig im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU anzusehen und weiter als nichtbundeseigene Eisenbahnen entsprechend organisiert, auch wenn sie an das übergeordnete Netz der Eisenbahnen des Bundes technisch angebunden sind und Züge übergehen. Die Folge dieser rechtlichen Klarstellung ist in Verbindung mit § 2 Absatz 3 Nummer 1 ERegG-E die grundsätzliche Befreiung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen von den besonders bezeichneten Paragrafen des ERegG-E. Eine funktionale, d.h. technische Trennung schreibt die Richtlinie 2012/34/EU nicht vor.

6. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 3 und Absatz 3a – neu – ERegG)

   In Artikel 1 ist § 2 wie folgt zu ändern:

   a) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

   „(3) Die Regelungen der §§ 8, 9, 12, 13, 14, 16, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 35 und 36 gelten nicht für eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste,

   Die Regelungen der §§ 8 und 9 gelten nicht für

   a) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze,

   b) regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird."

b) Nach Absatz 3 ist folgender Absatz 3a einzufügen:

„(3a) Die Regulierungsbehörde kann in Einzelfällen, in denen konkrete Sachverhalte eine tatsächliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs belegen, zur Beseitigung der Beeinträchtigung in dem notwendigen Umfang die Anwendung der in Absatz 3 genannten Vorschriften anordnen. Auf Antrag des Betreibers ist die Ausnahme wieder herzustellen, wenn eine Wettbewerbsbeeinträchtigung nicht mehr zu besorgen ist.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die in nationales Recht umzusetzende Richtlinie 2012/34/EU enthält in ihrem Artikel 2 Absatz 3 nicht nur die Ausnahme von Artikel 7 (umgesetzt mit § 8) und 8 (umgesetzt mit §§ 8, 9, 31, 32 und 33), sondern auch von Artikel 13, der mit den §§ 11, 12,13, 14 und 16 ERegG sowie mit § 11 AEG umgesetzt wurde, sowie von Kapitel IV, das die Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten einschließlich der Regulierung regelt und mit Kapitel 3 umgesetzt wurde. Die Ausnahmevorschrift in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie betrifft die Werksbahnen, für die in § 15 besondere Regelungen vorgesehen sind. Die Ausnahmemöglichkeiten sollen gegenüber dem EU-rechtlich Zulässigen nicht mehr als für den Wettbewerb erforderlich eingeschränkt werden. Den berechtigten Belangen der Zugangsberechtigten ist Rechnung zu tragen. Auch die Vorschriften betreffend die Betriebspflicht und die Stilllegung von Serviceeinrichtungen gemäß § 11 AEG sollen nicht der Ausnahme unterfallen, da mit dem Betrieb öffentliche Interessen der verkehrlichen Daseinsvorsorge verbunden sein können.

Die Ausnahmen betreffen daher die für die betroffenen Schienenwegbetreiber aufwändige Anreizregulierung und Verpflichtung zu lärmabhängigen Trassenpreisen. Bei jederzeit möglichen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit Schienenwegbetreibern, die ausgenommen werden können, sind besondere Vorgaben und eine Beteiligung der Regulierungsbehörde nicht erforderlich.

Die Richtlinie enthält in ihrem Artikel 2 Absatz 3 das Wort „ausschließlich“ nicht an der vom Bund in § 2 Absatz 3 ERegG-E vorgesehenen Stelle („soweit diese ausschließlich“). Die Ausnahmemöglichkeiten sollten auch hier gegenüber dem EU-rechtlich Zulässigen nicht unnötig eingeschränkt werden. Das Wort „ausschließlich“ wurde daher in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht gestrichen.

Die Folge dieser Regelung unter Buchstabe a zusammen mit der rechtlichen Klarstellung zum Begriff „eigenständig“ als Abgrenzung zu den Eisenbahnen des Bundes ist die grundsätzliche Befreiung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Diese ist auch dann gegeben, wenn der Schienenweg auch zur Nutzung durch Güterverkehrsdienste offen steht. Eine ausschließliche oder auch nur überwiegende Nutzung durch Personenverkehrsdienste verlangt Absatz 3 Satz 1 Buchstabe a nicht. Die Befreiung endet auch nicht, wenn ein Zugang beantragt wird, denn Absatz 3 Satz 2 Buchstabe b erfasst nur nicht eigenständige Schienennetze.

Der Erwägungsgrund 12 der Richtlinie bringt das Freistellungsziel für private Gleisanschlüsse gemäß Satz 1 Buchstabe b zum Ausdruck. Die zugehörige Formulierung der Richtlinie wird in Absatz 3 Satz 1 aufgenommen, um alle darunter fallenden privaten Bahnen, und nicht nur die neu definierten Werksbahnen, grundsätzlich auszunehmen.

Die Unterteilung in zwei Sätze ist notwendig, um die weitgehenden Ausnahmen für eigenständige Netze (NE-Bahnen) von den übrigen Ausnahmen nach Satz 2 abzugrenzen. Letztere betreffen auch die Eisenbahnen des Bundes, die u.a. wegen der bindenden Bestimmungen für Nutzungsentgelte und Zugang nicht so weitgehend ausgenommen werden sollen.

Zu Buchstabe b:

Auch wenn heute auf den in Absatz 3 genannten Schienennetzen bzw. Schienenwegen keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen bestehen, können diese für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Es muss deshalb für die Regulierungsbehörde die Möglichkeit bestehen, bei aus der Ausnahme resultierenden Beeinträchtigungen des Wettbewerbs diese Ausnahmen im notwendigen Umfang zu beenden.

7. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 9 ERegG)

   In Artikel 1 ist § 2 Absatz 9 zu streichen.

   Begründung:

   Die Ausnahme ermöglicht es, insbesondere große Teile des DB-Nebennetzes sowie der „klassischen“ S-Bahn-Netze mit Tunnelstammstrecken (wie beispielsweise Frankfurt, München, Stuttgart, Hamburg, Berlin oder Leipzig) von der angedachten „Trassen- und Stationspreisbremse“ des § 37 ERegG auszunehmen. Damit wird diese weitgehend entwertet.

8. Zu Artikel 1 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

   In Artikel 1 ist in § 13 Absatz 2 Satz 2 nach den Wörtern „und dabei“ das Wort „gegebenenfalls“ einzufügen.

   Begründung:

   Es ist nicht erforderlich, dass stets bereits im Rahmen des Bemühens um eine einvernehmliche Lösung auf eine tragfähige Alternative hingewiesen wird. Erforderlich wird eine solche erst im Fall des Scheiterns der Einigungsbemühungen.

   Insgesamt erscheint es unangemessen, wenn in § 13 der Aufwand, der mit der Suche tragfähiger Alternativen verbunden ist, auf die Serviceeinrichtung verlagert wird, welche außerstande ist, dem Antrag auf Zugang zu entsprechen.

   In der Praxis dürften die Zugangsberechtigten über bessere Kenntnis etwaiger Alternativen in konkurrierenden Serviceeinrichtungen verfügen als die ablehnende Einrichtung.

9. Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2a – neu – ERegG)

   In Artikel 1 ist dem § 19 Absatz 4 folgender Satz anzufügen:

   „Die in den Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben.“

   Begründung:

   Der Inhalt der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ist im Gesetz nicht konkretisiert. Für die Nutzer der Serviceeinrichtungen ist die Kenntnis eines garantierten Angebots für die geforderten Entgelte von großer Bedeutung. Auch im Hinblick auf die nach § 39 Absatz 4 für Serviceeinrichtungen als Anreiz zur Störungsminimierung geförderten leistungsabhängigen Bestandteile der Entgeltregelungen sind die zentralen Qualitätsmerkmale als Gegenstand der Nutzungsbedingungen vorzugeben.

10. Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2b – neu – ERegG)

    In Artikel 1 ist dem § 19 Absatz 4 folgender Satz anzufügen:

    „Dies gilt nur für Serviceeinrichtungen, die dem Personenverkehr dienen.“

    Begründung:

    Der Schienengüterverkehrsmarkt wickelt erhebliche Marktanteile über Trassen im Gelegenheitsverkehr ab und ist damit deutlich flexibler in der Nachfrage als der Personenverkehr. Durch Genehmigungsverfahren würde diese Flexibilität so nicht mehr gewährleistet werden können, und es wäre zu befürchten, dass der Schienengüterverkehr im Wettbewerb der Verkehrsträger erhebliche Marktanteile verliert.

11. Zu Artikel 1 (§ 23 Absatz 2 Satz 4 – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 23 Absatz 2 folgender Satz 4 anzufügen:

„§ 37 bleibt unberührt."

Begründung:

Damit in Folge der Sätze 2 und 3 kein Systemwiderspruch bei der Entgeltbildung im Rahmen der von der öffentlichen Hand bestellten Verkehre (§ 37) entsteht, wird durch die Einfügung klargestellt, dass in diesem Fall die Unterscheidungen innerhalb von Verkehrsdiensten nicht bundesweit gelten müssen und die Entgelte für die jeweiligen Leistungen nicht bundesweit zu mitteln sind. Insofern bleibt die Entgeltbildung länderbezogen, § 37 ist insoweit eine besondere Vorschrift, die § 23 Absatz 2 Satz 2 und 3 bereichsspezifisch modifiziert.

12. Zu Artikel 1 (§ 25 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 25 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 Satz 1 ist nach den Wörtern „der Gesamtkosten" die Angabe „in Euro" einzufügen.

b) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Für die Dauer eines Netzfahrplans wird die Obergrenze der Gesamtkosten vorbehaltlich des § 29 Absatz 5 durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Absatz 1, zuzüglich eines nach § 28 Absatz 1 ermittelten Betrages zum Ausgleich der allgemeinen Kostenentwicklung und abzüglich eines nach § 28 Absatz 2 ermittelten Betrages zur Berücksichtigung des allgemeinen Produktivitätsfortschritts, jeweils kumuliert von Beginn der Regulierungsperiode an, bestimmt."

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Diese Ergänzung dient der Klarstellung, dass sich die Einheit „Trassenkilometer" nur auf die Betriebsleistungen und nicht auf die Gesamtkosten bezieht.

Zu Buchstabe b:

Der Begriff der Inflationierung sollte vermieden werden. Die Änderung dient ansonsten der Klarstellung, dass nicht für jedes Fahrplanjahr die für die gesamte Regulierungsperiode kumulierte Veränderung zugeschlagen bzw. abgezogen wird, sondern nur die auf das jeweilige Fahrplanjahr und (kumulativ) auf die Vorjahre seit Anfang der Regulierungsperiode entfallende.

13. Zu Artikel 1 (§ 26 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 26 Absatz 2 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die für die Erbringung der Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 zu erwartende Summe dieser Entgelte darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen."

Begründung:

Die Formulierung „mit den Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 gewichtete Summe dieser Entgelte" ist nicht eindeutig. Gemeint ist die zu erwartende Summe der Entgelte für die zu erbringenden Betriebsleistungen.

14. Zu Artikel 1 (§ 27 Absatz 1 Satz 1 und 2 ERegG)

    In Artikel 1 ist § 27 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

    a) In Satz 1 sind die Wörter „besondere oder“ zu streichen.

    b) In § Satz 2 sind die Wörter „Besondere oder“ sowie die Wörter „im Rahmen von außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen und“ zu streichen.

    Begründung:

    Es sollten bei der Anreizsetzung nur unvorhergesehene Mehrbelastungen zugunsten des Infrastrukturbetreibers berücksichtigt werden, dagegen keine „besonderen“ und schon gar keine „außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen“ (etwa aufgrund von Fehlplanungen). Nur unvorhergesehene Mehrbelastungen kann der Infrastrukturbetreiber nicht beeinflussen. Was er beeinflussen kann und somit in seiner Herrschaftssphäre liegt, sollte hingegen vollumfänglich der Anreizregulierung unterliegen.

15. Zu Artikel 1 (§ 28 Absatz 3 ERegG)

    In Artikel 1 sind in § 28 Absatz 3 die Wörter „ohne Zustimmung“ durch die Wörter „mit Zustimmung“ zu ersetzen.

    Begründung:

    Hier besteht die Gefahr, die Anreizregulierung durch die behördliche Festlegung der Faktoren ohne Mitspracherecht des Bundesrates je nach Haushaltslage des Bundes zu schwächen oder ganz auszuhebeln. Bei Rechtsverordnungen des Bundes, die die Entgeltbildung bei den Schienenwegen des Bundes betreffen, ist der Bundesrat zwingend zu beteiligen (Artikel 80 Absatz 2 GG).

16. Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 1a – neu – ERegG)

    In Artikel 1 ist in § 29 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

    „(1a) Durch eine Vereinbarung nach Absatz 1 wird sichergestellt, dass die Anwendung von § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist, in Verbindung mit § 37 nicht zu einer Veränderung der Aufschläge nach § 36 Absatz 2 für andere als die in § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 genannten Verkehrsdienste oder Marktsegmente führt.“

    Begründung:

    Die Ergänzung ist im Zusammenhang mit einer Begrenzung der Trassenentgelte in § 37 zu sehen. Sofern die Begrenzung der Trassenentgelte nach § 37 dazu führt, dass nicht alle dem Schienenpersonennahverkehrsdienst zugeordneten Kosten nach § 36 Absatz 2 Satz 4 durch die Entgelte dieses Verkehrsdienstes gedeckt werden können, muss eine Umwälzung auf andere Verkehrsdienste verhindert werden. Stattdessen ist der sich daraus möglicherweise ergebende Finanzierungsbedarf über eine Vereinbarung nach § 29 Absatz 1 zu decken.

17. Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 2 Satz 3 – neu – und
Anlage 5 (zu § 29), Nummer 1 bis 3,
Nummer 3a – neu –,
Nummer 5, Nummer 7 sowie
Nummer 8 und 9 – neu – ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem § 29 Absatz 2 ist folgender Satz 3 anzufügen:

„Die Bundesregierung wird ermächtigt, näheres zur Anlage 5 durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen."

b) Anlage 5 (zu § 29) ist wie folgt zu ändern:

aa) Der Nummer 1 ist folgender Halbsatz anzufügen:

„dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur;"

bb) In Nummer 2 sind nach dem Wort „Erneuerung" die Wörter „und für den Abbau von eventuell vorhandenen Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen" einzufügen.

cc) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie

a) Zugbetriebsleistung (insbesondere unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenfreundlichkeit,

b) Netzkapazität,

c) Vermögensverwaltung,

d) Tätigkeitsvolumen,

e) Sicherheitsniveaus und

f) Umweltschutz;

gesetzliche Bestimmungen hierzu bleiben unberührt;"

dd) Nach Nummer 3 ist folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. den eventuell vorhandenen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;"

ee) In Nummer 5 ist die Angabe „§ 27 Absatz 2" durch die Angabe „§ 29 Absatz 3" zu ersetzen.

ff) In Nummer 7 sind nach dem Wort „Vereinbarung" die Wörter „, die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Unternehmensgenehmigung (§ 6 Allgemeines Eisenbahngesetz) des Betreibers des Schienenwegs anzupassen ist und im Übrigen mit dem in diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss" einzufügen.

gg) Nach Nummer 7 sind folgende Nummern 8 und 9 anzufügen:

8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer;

9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel

beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.“

Begründung:

Allgemeines:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf ist die EU-Richtlinie 2012/34/EU 1:1 umzusetzen. Dem widerspricht es, wenn ganze Passagen des Anhangs V der Richtlinie entfallen.

Es dient der Rechtsklarheit für den Anwender, in der Anlage 5 alles aufzuführen, was Grundlage einer qualifizierten Regelungsvereinbarung sein muss. Die EU-Richtlinie würde nur unzureichend umgesetzt, wenn zwingend enthaltene Teile aus dem Anhang V im nationalen Umsetzungsgesetz fehlen. Das Thema „qualifizierte Regulierungsvereinbarung“ ist mit seiner Rechtsfolge so bedeutsam, dass sich der europäische Gesetzgeber zu einer detaillierten Regelung entschlossen hatte (siehe Artikel 30 Absätze 1 bis 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU).

Deutschland hat sich entschieden, die Anreizsetzung zur Kostensenkung nach Artikel 30 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2012/34/EU vorrangig durch eine vertragliche Vereinbarung (= qualifizierte Regulierungsvereinbarung) wahrzunehmen, sodann auch durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen (Genehmigung) hinsichtlich der Entgelthöhenfestlegung. Damit wurde die dritte Möglichkeit nach Artikel 30 Absatz 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU gewählt. Wird jedoch so vorgegangen, so muss der Mitgliedstaat, falls er Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) nach Artikel 30 Absatz 2 der Richtlinie als Anreizinstrumente in Betracht zieht, in solchen LuFV die im Anhang V aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhalten. Damit stehen diese nicht zur Disposition durch den nationalen Gesetzgeber.

Der Wegfall verschiedener dort genannter Kriterien im vorliegenden Entwurf scheint den Vertragsschließenden zwar mehr Freiheiten einzuräumen, im Zusammenhang mit § 29 Absatz 5 kann dann aber der Anreizpfad wesentlich geschwächt werden.

Im Einzelnen:

Zu Buchstabe a:

Hier wird der Bund ermächtigt, mittels Rechtsverordnung den Mindestinhalt der Anlage 5 weiter zu konkretisieren. Weil dies Auswirkungen auf die Entgelte der Eisenbahnen des Bundes haben kann, ist nach Artikel 80 Absatz 2 GG die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

In Nummer 1 ist der Satz 2 entfallen gewesen. Die Begründung, Satz 2 sei entbehrlich, weil bereits in der Nummer 2 umfasst, setzt sich über die Wertung des Europarechts hinweg. Der Satz 2 dient – wie bereits in der Richtlinie – der Klarstellung. Aus diesem Grund sollte er wie bisher enthalten sein.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Gesetzesbegründung meint hier, das sei eine spezielle Anforderung, die dann nicht erfüllt werden kann, wenn es keine Rückstände gebe und somit zu streichen sei. Dem ist nicht zu folgen, sonst hätte dies der Richtliniengeber so vorgesehen. Ihm ist es gerade ein Anliegen, solche Rückstände zu beseitigen. Durch Einbezug der Worte „eventuell vorhandenen“ kann dem Rechnung getragen werden.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Bei den beispielhaft aufgezählten nutzerorientierten Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien fehlt jegliche Detaillierung (Entfall der Buchstaben a) bis g)). Die Gesetzesbegründung meint, die Übernahme sei überflüssig, auch weil es beim Sicherheitsniveau und Umweltschutz ja auch gesetzliche

Bestimmungen gäbe, die einzuhalten seien und die Rechtsanwendung somit kompliziert würde. Diesem Einwand kann mit der vorgeschlagenen Formulierung begegnet werden. Im Übrigen zeigt die Richtlinienbestimmung auf, über welche Felder sich eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung erstreckt. Daher muss diese in der Anlage 5 enthalten sein.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Auch hier verfängt die Argumentation der Gesetzesbegründung, dass nicht überall ein Instandhaltungsrückstand vorliege, nicht. Hinsichtlich der „außer Betrieb genommener Vermögenswerte“ ist der Entfall unter Verweis auf § 11 AEG nicht zutreffend: Denn wenn eine Stilllegung erfolgt ist, spart der Infrastrukturbetreiber ja auch Unterhaltskosten, die durch eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung abgedeckt sein können. Für diesen Einsparungsfall sieht der Richtliniengeber dort eine Regelung vor.

Zu Doppelbuchstabe ee:

Hier liegt wohl ein Redaktionsversehen vor (Schreibfehler). Die Anreize (mindestens: Vertragsstrafen, andere Anreize sind jedoch nicht spezifiziert!) sind in § 29 Absatz 3 enthalten.

Zu Doppelbuchstabe ff:

Auch hier trägt die Gesetzesbegründung, dass solche Fälle nur „gegebenenfalls“ auftreten könnten, nicht, denn der Richtliniengeber möchte ja gerade in solchen Fällen, dass die qualifizierte Regulierungsvereinbarung darauf eingeht.

Zu Doppelbuchstabe gg:

Zu Nummer 8:

Nummer 8 des Anhangs V der EU-Richtlinie wurde komplett nicht übernommen.

Das Argument, mit § 62 ERegG läge bereits eine gesetzliche Regelung bei Störungen vor, trägt nicht: § 62 ERegG hat nämlich eine Entsprechung in Artikel 54 der EU-Richtlinie. Auch das Argument, vorzeitige Kündigungen seien durch das allgemeine Vertragsrecht abgedeckt, verfängt nicht, denn der Richtliniengeber wollte, dass diese Materien Eingang in eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung finden. Dort kann dann selbstverständlich auf die Regeln des allgemeinen Vertragsrechts verwiesen werden. Auch die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer (d.h. EVU als Kunden) würde man nicht behandeln müssen, was unbefriedigend bleiben würde. Im Übrigen sollten größere Betriebsstörungen durch die Vereinbarung von Qualitätskriterien gerade nicht mehr so häufig vorkommen. Nummer 8 ergänzt insoweit Nummer 3.

Zu Nummer 9:

Nummer 9 des Anhangs V der EU-Richtlinie wurde nicht übernommen. Auch hier wird argumentiert, für diese Fälle existierten gesetzliche Regelungen (Vertragsrecht, Bundeshaushaltsordnung). Auch hier wollte der Richtliniengeber jedoch, dass solche Fälle explizit in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung zu regeln sind. Auch hier gilt, dass dort dann immer noch auf gesetzliche Bestimmungen verwiesen werden kann.

18. Zu Artikel 1 (§ 30 Satz 2 und 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 30 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 2 sind die Wörter „binnen zwei Monaten“ durch die Wörter „binnen vier Monaten“ zu ersetzen.

b) Satz 4 ist zu streichen.

Begründung:

Diese angesichts der Komplexität der Aufgabe sehr knappe Frist von zwei Monaten engt die Handlungsmöglichkeit der Bundesnetzagentur zu stark ein. Praktikabler dürfte eine Frist von vier Monaten sein.

19. Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 1 und 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 31 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Der Betreiber der Schienenwege hat das Gesamtentgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen."

b) In Absatz 2 sind die Wörter „§ 25 auf Grundlage der Obergrenze der Gesamtkosten" durch die Angabe „§ 26 Absatz 2" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Neben einer redaktionellen Änderung (es fehlte das Wort „für" in der ursprünglichen Fassung) sollte auf die entbehrliche Verweisung und den redundanten Satz 2 verzichtet werden.

Zu Buchstabe b:

Die Entgeltermittlung ist nicht in § 25 geregelt, sondern in § 26 Absatz 2. Der Verweis auf die Obergrenze der Gesamtkosten als Grundlage für die Entgelte ist an dieser Stelle entbehrlich.

20. Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 sind in § 31 Absatz 2 Satz 2 nach den Wörtern „eintreten wird" die Wörter „oder die Kosten anderweitig gedeckt werden" einzufügen.

Begründung:

Die Ausnahmemöglichkeit für eine anderweitige Kostendeckung ist derzeit in § 22 EIBV enthalten. (Ermächtigungsgrundlage § 14 Absatz 4 Satz 4 Nr. 1 und 2 AEG). Sie kann vor allem für kleine nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) - besonders im ländlichen Raum und/oder mit touristischem Verkehr – bedeutsam sein, die ihre Kosten nicht alleine aus den Trassenpreisen erwirtschaften können und auf andere Einnahmequellen und Zuschüsse angewiesen sind. Andernfalls können Streckenstillegungen drohen, die nicht im Länderinteresse liegen und auch nicht im Bundesinteresse an einer flächendeckenden Verkehrsinfrastruktur liegen können. Die Ausnahme nach § 2 Absatz 7 für § 31 ist für diese Fälle zu kompliziert, erfordert die Zustimmung der Kommission und hängt von deren Entscheidungspraxis ab. Nach dem europarechtlichen Subsidiaritätsprinzip haben aber grundsätzlich die Mitgliedstaaten die Entscheidungsbefugnis darüber, wie sie ihre nationalen Eisenbahninfrastrukturen entwickeln (vgl. Artikel 8 Absatz 1 EU-Richtlinie 2012/34/EU).

21. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 32 Absatz 1 nach den Wörtern „Einrichtungen dürfen" das Wort „insgesamt" einzufügen.

Begründung:

Durch diese Änderung wird klargestellt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen bei der Ermittlung der Kosten, die ihren Entgelten zugrunde liegen, nicht den gleichen Anforderungen wie Betreiber von Schienenwegen unterliegen.

22. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 das Wort „Eisenbahnen" jeweils durch das Wort „Eisenbahnverkehrsunternehmen" zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff Eisenbahnen umfasst sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Anlage 2 Nummer 2 regelt jedoch explizit die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen. Daher sollte hier ebenfalls der Begriff „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ verwendet werden.

23. Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 3 – neu –
§ 36 Absatz 2 Satz 1 und 2 Nummer 2 und 3 sowie
§ 37 ERegG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) § 32 ist folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Entgelte für die Benutzung von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a der Eisenbahnen des Bundes durch Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind entsprechend der Regelung des § 37 zu bemessen.“

b) § 36 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 sind nach dem Wort „Marktsegmente“ die Wörter „entsprechend der Regelung des § 37“ einzufügen.

bb) In Satz 2 sind Nummer 2 und 3 wie folgt zu fassen:

„2. Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und

3. sonstige Personenverkehrsdienste.“

c) § 37 ist wie folgt zu fassen:

„§ 37

Ausgestaltung der Trassen- und Stationsentgelte für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

(1) Die Regulierungsbehörde ermittelt in Summe und je Land die im Jahr 2016 von Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aufgrund der Bestellungen zu leistenden Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a. Daraus ermittelt sie je Land die durchschnittlichen Entgelte in Euro pro Trassenkilometer und in Euro pro Zughalt. Die Entgelte der Folgejahre dürfen die nach den Sätzen 1 und 2 gebildeten Entgelte jeweils je Land höchstens bis zu einer Höhe des Vomhundertsatzes der Steigerung der Regionalisierungsmittel nach § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes überschreiten.

(2) Liegt die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel von einem Jahr zum Folgejahr in einem Land bezogen auf die absolut zur Verfügung stehenden Mittel unter der Steigerungsrate nach § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz, so ändern sich die Entgelte nach Absatz 1 in dem betreffenden Land von einem Jahr zum Folgejahr maximal um die jeweilige Steigerungsrate. Die Steigerungsrate übersteigt in keinem Fall den Vomhundertsatz nach § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz. Im Fall eines Absinkens der einem Land absolut zur Verfügung stehenden Regionalisierungmittel sinken die Entgelte nach Absatz 1 entsprechend um die jeweilige Rate.

(3) Wird die Betriebsleistung des Jahres 2016 in den Folgejahren durch Mehrbestellungen erhöht, so dürfen nur die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, gefordert werden.

(4) Das Markttragfähigkeitsprinzip nach § 32 und § 36 wird durch § 37 insoweit beschränkt.“

Begründung:

Zu den Änderungsvorschlägen allgemein:

Im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zu dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drucksache 18/6370) gab die Bundesregierung zur Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses am 14. Oktober 2015 unter anderem folgende Erklärung zu Protokoll:

„Die Bundesregierung verpflichtet sich, im Rahmen des in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurfs zur Eisenbahnregulierung sicherzustellen, dass das Volumen der jährlichen länderspezifischen Steigerung der Infrastrukturentgelte den Anstieg nach § 5 Absatz 3 nicht übersteigt."

Der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes wird dieser Zusicherung nicht gerecht. Mit der hier vorgesehenen lediglichen Soll-Vorschrift können Trassenentgelte länderbezogen ausgewiesen werden und je Land die für die jeweilige Fahrplanperiode zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel berücksichtigt werden. Es bleibt aber völlig offen, in welcher Form und mit welchen Folgen dies geschehen soll. Damit wird aber die von der Bundesregierung zugesagte Begrenzung der Dynamik des Anstieges der Trassenentgelte der bundeseigenen EIU entsprechend § 5 Absatz 3 Regionalisierungsgesetz nicht erreicht. Auch ist der Bezug auf die insgesamt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht sachgerecht, denn in den einzelnen Ländern werden unterschiedliche Anteile der Regionalisierungsmittel für die Bestellung der Leistung verwendet.

Die hier vorgeschlagene Änderung dient dazu, die Protokollerklärung der Bundesregierung umzusetzen.

Sie ist zudem verfassungsrechtlich geboten. Die nach dem Entwurf der Bundesregierung vorgesehene Festsetzung von Infrastrukturnutzungsentgelten auf der Grundlage des Markttragfähigkeitsprinzips erfordert denknotwendigerweise eine eindeutige Begrenzung der im Bereich des SPNV zu erhebenden Entgelte entsprechend der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel, weil das Markttragfähigkeitsprinzip infolge der natürlich gegebenen Marktsensibilität der eigenwirtschaftlich betriebenen SPFV und SGV mit der Gefahr einher geht, dass die dort anfallenden Kosten in den Bereich des künstlich marktrobusten, weil über die Regionalisierungsmittel subventionierten SPNV verlagert werden. Damit wird die Auskömmlichkeit der Regionalisierungsmittel, die nach Artikel 106a GG erforderlich ist, mit der Zeit ausgehöhlt und das soeben beschlossene Regionalisierungsgesetz nach und nach aus dem vorgegebenen Verfassungsrahmen gedrängt. Hinzu kommt, dass die Gewährleistungspflicht für die Eisenbahnen des Bundes – für deren gesamte Infrastruktur und für die darauf verkehrenden SPFV und SGV – nach Artikel 87e GG allein den Bund trifft und nicht den Ländern angelastet werden darf.

Zu den Vorschlägen im Einzelnen:

Zu Buchstabe a:

Die „Stationspreisbremse" ist hier verankert. Die Auslagerung in einen eigenen Absatz 3 soll verdeutlichen, dass diese Regelung eine eigenständige Anforderung an eine Entgeltermittlung bildet. Wird Absatz 3 erfüllt, sind ungeachtet dessen vom Stationsbetreiber auch die Anforderungen der Absätze 1 und 2 zu beachten.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Die Einfügung soll verdeutlichen, dass bereits bei der Aufschlagsprüfung die Anforderungen des § 37 beachtet werden müssen.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Das EU-Recht kennt nur die Unterscheidung in Personenverkehr mit und ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag, siehe Artikel 32 Absatz 1 Unterabsatz 3 Satz 2 der umzusetzenden EU-Richtlinie 2012/34/EU. Daher knüpft die Änderung nur an das Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an. Die Unterschei-

dung in Fern- und Nahverkehr ist irrelevant. Da die EU-Richtlinie nach Ziffer B des Vorblatts des Gesetzentwurfs vom 15. Januar 2016 grundsätzlich 1:1 umgesetzt werden soll, ist zwecks Vermeidung von Abgrenzungsschwierigkeiten an der dort zwingend vorgeschriebenen Terminologie festzuhalten.

Zu Buchstabe c (§ 37):

Zu Absatz 1:

Sätze 1 und 2 betreffen die zunächst die Entgeltermittlung im Bereich bestellter Verkehre. Sodann ist im Satz 3 die „Infrastrukturpreisbremse“, wie im Vermittlungsausschuss zum Regionalisierungsgesetz zugesagt, verankert.

Zu Absatz 2:

Durch diese Regelung werden die negativen Auswirkungen des Kieler Schlüssels für einige Länder abgemildert (es kann sogar zu Infrastrukturpreissenkungen kommen). Andere Länder würden sich dagegen überproportionalen Infrastrukturpreissteigerungen gegenüber sehen, dies wird aber durch die Einführung einer Kappungsgrenze begrenzt, so dass der Anstieg nicht über 1,8 % liegen darf und somit der Anteil der Infrastrukturentgelte am Gesamtvolumen der Regionalisierungsmittel in dem betreffenden Land absinkt.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift soll gewährleisten, dass Mehrbestellungen zu Grenzkostenpreisen abgerechnet werden. Damit kann ein attraktiveres Angebot entstehen. Für Abbestellungen bedarf es keiner gesonderten Regelung, weil sich in diesem Fall die Entgelte nach Absatz 2 entsprechend um die Preise je Trassenkilometer bzw. je Zughalt des Vorjahres vermindern.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift verdeutlicht, dass im Bereich von der öffentlichen Hand bestellter Verkehre das Markttragfähigkeitsprinzip – wie europarechtlich vorgeschrieben – grundsätzlich gilt. Es erfährt aber insoweit eine besondere inhaltliche Ausgestaltung, die der Tatsache geschuldet ist, dass die Länder eine verfassungsrechtliche Pflichtaufgabe wahrnehmen müssen (Artikel 30, 87e Absatz 4 Satz 1 und 143a Absatz 3 GG), der sie sich nicht entziehen können. Andererseits muss die Bundesgesetzgebung für die Erfüllung dieser Pflichtaufgabe der Länder zwingend den auskömmlichen finanziellen Rahmen setzen, der für die Markttragfähigkeit begrenzend ist (Artikel 106a GG). Unter Würdigung dieser verfassungsrechtlich bindenden Grundentscheidung sind die Eisenbahnen des Bundes verpflichtet, diese Besonderheiten im Rahmen ihrer Trassenpreisbildung zu berücksichtigen; gleiches gilt für den Bereich der Stationspreise bei § 32 Absatz 3.

24. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist § 34 Absatz 1 zu streichen.

Begründung:

Der Entgeltanspruch des Betreibers entsteht aufgrund des Vertrages nach § 20. Dieser Anspruch ist als wirtschaftlicher Wert verwertbar und muss auch zur Sicherung von Forderungen Dritter oder zur Befriedigung von berechtigten Gläubigeransprüchen einsetzbar sein.

Eine andere Stelle, die Entgelte entgegennehmen könnte, ist im deutschen Recht nicht vorgesehen. Aus diesem Grunde ist dieser Paragraph entbehrlich und sollte gestrichen werden.

25. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 2 Satz 2 ERegG)

In Artikel 1 ist in § 34 Absatz 2 Satz 2 die Angabe „§§ 28 bis 32“ durch die Wörter „§§ 28 bis 31 von dem Betreiber der Schienenwege oder nach § 32 von dem Betreiber einer Serviceeinrichtung“ zu ersetzen.

Begründung:

Durch diese Änderung wird klargestellt, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen bei der Ermittlung der Kosten nicht das aufwändige, in den §§ 28 bis 31 beschriebene, Vorgehen leisten müssen, das von Betreibern von Schienenwegen erwartet wird.

26. Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 3 Satz 1, Satz 1a – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist § 34 Absatz 3 wie folgt zu ändern:

a) Nach den Wörtern „Unbeschadet des § 31 Absatz 2“ sind die Wörter „, des § 32“ zu streichen.

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Ausgenommen sind die Entgelte der Betreiber der in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe b bis i aufgeführten Serviceeinrichtungen.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf unterscheidet entsprechend Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU zwischen dem „Mindestzugangspaket“ und „Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden“. Letztere umfassen laut § 1 Absatz 5 i.V.m. Anlage 1 ERegG-E auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen. Dieses Verständnis wird mit der Bezugnahme auf § 32 ERegG-E (Ermittlung der Entgelte des Betreibers einer Serviceeinrichtung) bekräftigt.

Mit dieser Neuerung gegenüber der heutigen Rechtslage hätten Serviceeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 Nummer 2 ERegG-E, die nicht über einen klassischen Übergabe-Bahnhof angebunden sind, ein nicht lösbares Problem bei der Entgeltkalkulation. Insbesondere in den größeren Häfen sind Anlagen des Zug- und des Rangierbetriebs im Kern oft nicht voneinander zu trennen. Vorstellgruppen werden genutzt für die Ein- und Ausfahrt von Zügen, für den Rangierbetrieb zur Bedienung der angeschlossenen Terminals und Ladestellen sowie für die Zugbildung. Insofern lässt sich kalkulatorisch nicht aufschlüsseln, welche Kosten in einer Serviceeinrichtung aufgrund des Zugbetriebs anfallen und welche aufgrund des sonstigen Betriebs der Serviceeinrichtung. Damit ist die in § 34 Absatz 3 ERegG-E geforderte maßgebliche Berücksichtigung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, nicht realisierbar.

Eine Streichung des Bezugs auf § 32 ERegG-E und die Ergänzung der Regelung um eine ausdrückliche Ausnahme der Entgelte der Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe b bis i schaffen rechtliche Klarheit, ohne eine adäquate Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zu gefährden. Personenbahnhöfe haben in diesem Zusammenhang einen besonderen Status und sind bedingt durch ihre besondere Einbindung in den Zugbetrieb in der Ausnahmeregelung nicht zu berücksichtigen.

Es bleibt bei dem in § 32 Absatz 1 ERegG-E formulierten Grundsatz, dass die Entgelte der aufgeführten Serviceeinrichtungen die vollen Kosten der Leistungserbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen dürfen.

27. Zu Artikel 1 (§ 35 Absatz 1 Satz 1a – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 35 Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

„Ein Entgeltbestandteil nach Satz 1 darf nur erhoben werden, soweit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Zielerreichung andere tragfähige Zugtrassen zur Verfügung stehen.“

Begründung:

Ein Zuschlag zum Entgelt ist nur dort nachfragelenkend sinnvoll, wo die Marktteilnehmer grundsätzlich die Möglichkeit haben, ihr eigenes Ziel auch auf andere Art zu erreichen und ggf. unter Inkaufnahme unwesentlicher Nachteile zeitlich zu verschieben oder auf Umwegen zu erreichen. In vielen Fällen, z. B. bei Pendlerzügen und Taktverkehren, aber auch bei Ladungen, deren Ziel nur über Knappheitsstrecken erreichbar ist,

besteht diese Ausweichmöglichkeit nicht. In solchen Fällen würde der Zuschlag zur missbräuchlichen Ausnutzung einer Monopolstellung führen oder Schienenverkehre auf die Straße oder ins Ausland abdrängen.

Die Tragfähigkeit einer Zugtrasse ergibt sich aus der analogen Anwendung der Definition der „tragfähigen Alternative“ nach § 1 Absatz 7.

28. Zu Artikel 1 (§ 39 Absatz 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 39 Absatz 4 wie folgt zu fassen:

„(4) Absatz 2 gilt für Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend.“

Begründung:

An der sinnvollen Regelung des § 24 Absatz 1 EIBV (Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur) sollte festgehalten werden.

Die Möglichkeit, durch leistungsabhängige Entgeltbestandteile Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zu setzen, sollte allen Eisenbahninfrastrukturunternehmen – also auch Betreibern von Serviceeinrichtungen – eröffnet werden.

29. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1a – neu – und Satz 3 ERegG)

In Artikel 1 ist § 45 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 Satz 1 sind nach dem Wort „Mindestzugangspakets“ die Wörter „sowie die Entgelte für die Benutzung von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a“ einzufügen.

b) Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

   aa) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

   „Gleiches gilt für einen Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a für das Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a.“

   bb) Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Nicht nur die Trassenentgelte, sondern auch die Stationsentgelte sind der Genehmigungspflicht durch die Bundesnetzagentur zu unterwerfen. Mit der Genehmigungspflicht wird erreicht, dass die Bundesnetzagentur prüfen kann, ob die Stationsentgelte den Anforderungen der §§ 32 bis 34, 37, 39 und 46 entsprechen.

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Auch bei den Stationsentgelten dürfen nur die genehmigten Entgelte Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung sein.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Möglichkeit einer zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle muss weiter bestehen bleiben. Tendenziell werden solche Verfahren künftig – eine wirksame Regulierung durch die Bundesnetzagentur vorausgesetzt – eher selten eine Rolle spielen bzw. überhaupt erfolgreich sein. Vor dem Hintergrund der Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes (Artikel 19 Absatz 4 GG) muss diese Möglichkeit für die Zugangsberechtigten aber noch eröffnet bleiben. Dementsprechend fordert auch die Eisenbahnverkehrsbranche die Beibehaltung

der sogenannten „Billigkeitskontrolle“, die auch im Energiebereich beibehalten wurde. Im Übrigen beanspruchen die Argumente der Länder weiterhin uneingeschränkt Gültigkeit, siehe bereits BR-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, Ziffer 13, Seiten 10 und 11).

30. Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 3 – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 45 Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

„Die in Satz 2 genannten Vorschriften bleiben bei der Erteilung der Genehmigung durch die Regulierungsbehörde unberücksichtigt, soweit sie auf einen Betreiber der Schienenwege keine Anwendung finden.“

Begründung:

Die Ergänzung der Vorschrift ist Folge der Ausnahmeregelungen in § 2 Absatz 3.

31. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 3 Satz 1a – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist in § 52 Absatz 3 dem Satz 1 folgender Satz anzufügen:

„Bei der dabei gebotenen Berücksichtigung der praktischen Leistungsfähigkeit der Schienenwegskapazität (§ 1 Absatz 17) hat der Betreiber der Schienenwege auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen einzubeziehen, die für die Inanspruchnahme der beantragten Schienenwegskapazität notwendig sind.“

Begründung:

Auf einigen Streckenabschnitten kommt es teilweise aufgrund konkurrierender Trassenanträge bzw. -zuweisungen zu einer Gefährdung der reibungslosen Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs. Beispielhaft kann etwa die Strecke Niebüll – Westerland (Sylt) genannt werden.

Eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist in jedem Fall sicherzustellen. Voraussetzung hierfür ist es, dass die Schienenwegskapazität in einer Art und Weise zugewiesen wird, dass eine reibungslose Durchführung des Verkehrs auf der Strecke möglich ist. Im Fall überlasteter Schienenwege bedeutet dies, dass auch die Rangierfahrten und Fahrten von und zu Serviceeinrichtungen bei der Zuweisung der Schienenwegskapazität berücksichtigt werden müssen, um zu gewährleisten, dass der Verkehr auf der Strecke störungsfrei durchgeführt werden kann.

32. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 und Satz 4 ERegG)

In Artikel 1 ist § 52 Absatz 7 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 2 Nummer 1 sind die Wörter „oder ins Netz eingebundener“ zu streichen.

b) In Satz 4 sind nach den Wörtern „andere Betreiber der Schienenwege“ die Wörter „oder andere täglich verkehrende langlaufende Personenverkehrszüge“ einzufügen.

Begründung:

Die Entscheidungsregeln, welche Verkehre auf ausgelasteten Strecken bei der Erstellung des Netzfahrplans Vorrang genießen sollen, sind für die Verbesserung der Auslastung des Schienennetzes von besonderer Relevanz. Die Trassenvergabe sollte grundsätzlich am Vorrang des Taktverkehrs orientiert sein, da ein durchgehend vertaktetes Personenverkehrssystem ein hohes Gut ist. Dieses ist dabei nicht nur im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit den vielen integralen Taktfahrplänen so, sondern auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), wo ein Deutschland-Takt große Bedeutung hat.

Die gegenwärtig bestehende Prioritätengleichheit von vertakteten und anderen ins Netz eingebundenen Verkehren führt angesichts des diese Konkurrenzierung lösenden Höchstpreisprinzips faktisch zu einem Prioritätennachrang der vertakteten Verkehre. Hinzu kommt die weite Auslegungsmöglichkeit des Begriffs „ins

Netz eingebundener Verkehre“, die letztlich jeden Zug hierunter fassen könnte. Die Streichung der ins Netz eingebundenen Verkehre aus der ersten Prioritätsstufe dient dazu, den Grundsatz des Vorrangs von Taktverkehren in der Praxis zu gewährleisten. Die Änderung des Satzes 4 erweitert die bereits heute bestehenden Möglichkeiten, von der grundsätzlich vorgegebenen Reihenfolge abzuweichen, zu Gunsten anderer – zwar nicht vertakteter, aber regelmäßig – täglich verkehrender langlaufender Personenverkehrszüge.

33. Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 9a ERegG)

In Artikel 1 ist dem § 52 folgender Absatz 9a anzufügen:

„(9a) Abweichend von Absatz 7 Satz 2 Nummern 1 bis 3 und Absatz 8 hat der Betreiber der Schienenwege in dem Verfahren nach Absatz 7 Satz 1 vorzusehen, dass einem Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a, der für diesen Schienenweg Zugtrassen beantragt hat, diese vorrangig zuzuweisen sind. Dies gilt nicht, wenn und soweit überwiegende Interessen des Personenfernverkehrs oder des Güterverkehrs entgegenstehen. In diesem Fall bleibt es bei der Anwendbarkeit von Absatz 7 Satz 2 und Absatz 8.“

Begründung:

Zugangsberechtigte nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (Daseinsvorsorge) verantwortlich. Sofern sie selbst Trassen beantragt haben, sollten sie in Konfliktfällen bei der Entscheidung des Betreibers der Schienenwege über die Vergabe der Kapazitäten vorrangig berücksichtigt werden, damit die für den Schienenpersonennahverkehr benötigten Trassen in jedem Fall zur Verfügung stehen. Die Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a können dann im Wege der Ausschreibung das einzubeziehende EVU ermitteln. Die Belange des Schienenpersonenfernverkehrs und -güterverkehrs werden durch die Formulierung, dass deren überwiegende Interessen nicht entgegenstehen dürfen, ausreichend berücksichtigt. Überwiegende Interessen des Schienenpersonenfernverkehrs und -güterverkehrs können unter anderem dann entgegenstehen, wenn diese Züge bereits auf der fraglichen Strecke verkehren und ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis hierfür besteht.

34. Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 1 Satz 1,
Absatz 2 Satz 1,
Absatz 3 ERegG)

In Artikel 1 ist § 59 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind in Satz 1 nach der Angabe „Absatz 2“ die Wörter „der zuständigen Eisenbahnaufsichtshörde und der Regulierungsbehörde“ einzufügen.

b) In Absatz 2 sind in Satz 1 die Wörter „vor seiner endgültigen Vorlage nach Absatz 3“ durch die Wörter „vor seiner Vorlage nach Absatz 1“ zu ersetzen.

c) In Absatz 3 ist Satz 1 zu streichen und durch folgende Sätze 1 bis 4 zu ersetzen:

„Der Plan bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Regulierungsbehörde. Dem Plan ist innerhalb von zwei Monaten zuzustimmen, wenn die in Absatz 1 Satz 2 und 3 vorgegebenen Inhalte vollumfänglich dargestellt wurden. Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Regulierungsbehörde gegenüber dem Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Maßnahmen anordnen, um die Schienenwegekapazität schnellstmöglich nachfragegerecht zu erhöhen. Die Maßnahmen dürfen für den Betreiber der Schienenwege nicht wirtschaftlich unzumutbar sein.“

d) In Absatz 3 wird der bisherige Satz 2 zu Satz 5.

In Satz 5 ist der letzte Halbsatz wie folgt zu fassen:

„bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach dem hierfür geltenden Zuwendungsrecht.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Dies dient der redaktionellen Vereinfachung und Klarstellung. Durch das Einfügen an dieser Stelle kann in Absatz 3 der bisherige Satz 1 entfallen.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung dient der Klarstellung und ist im Übrigen Folge der Änderung Zu Buchstabe a. Die Vorlage nach Absatz 1 ist gleichzeitig die endgültige Vorlage.

Zu Buchstabe c:

Im Gesetzentwurf ist unklar, welche Folgen die Vorlage des Plans zur Erhöhung der Schienenwegekapazität hat. Dieser ist ein zentrales Instrument, für die nachfragegerechte Entwicklung der Schienenwege. Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Überlastete Schienenwege in Deutschland“ (BT-Drucksache 18/6319) macht deutlich, dass die Wirksamkeit der Pläne bisher nicht befriedigt. Entsprechend dem Allgemeinwohlinteresse und angesichts der in Folge von Überlastungen bestehenden wirtschaftlichen Nachteile für die betroffenen Zugangsberechtigten bedarf der Plan der Zustimmung der Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Regulierungsbehörde. Zur Wahrung des Allgemeinwohlinteresses wird die Aufsichtsbehörde befugt, Anordnungen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu erlassen.

Zu Buchstabe d:

Für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) besteht keine der grundgesetzlichen Verpflichtung des Bundes für seine Eisenbahnen vergleichbare Zuständigkeit der Länder. Auch der Bund fördert die NE-Infrastruktur, zum Beispiel auf Grundlage des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes. Entsprechend ist im Gesetz nicht allein auf das Landesrecht, sondern allgemein auf das gültige Zuwendungsrecht zu verweisen.

35. Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 4 Nummer 2 und Nummer 3 – neu – sowie Absatz 5 ERegG)

In Artikel 1 ist § 59 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 2 ist der abschließende Punkt durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

bb) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

„3. die Überlastung nicht innerhalb von fünf Jahren, nachdem der Schienenweg erstmals als überlastet ausgewiesen wurde, beseitigen konnte.“

b) Absatz 5 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Der Knappheitszuschlag belohnt eine Fehlleistung des Schienenwegebetreibers, der es unterlassen hat, rechtzeitig Engstellen zu beseitigen und ausreichende Kapazitäten zu schaffen. Wer einen Schienenweg im Zustand der Überlastung hält, darf höhere Entgelte erhalten, als derjenige, der durch Netzausbau und Optimierung der Betriebssysteme für reibungslosen Verkehr sorgt. Zudem dienen die eingenommenen Knappheitszuschläge nicht zweckgebunden dem Abbau der Überlastungssituation vor Ort, sondern fließen in die Summe aller Entgelte mit ein.

Der Zuschlag darf daher allenfalls temporär erhoben werden.

Zu Buchstabe b:

Auch wenn eine Überlastungssituation durch den Betreiber der Schienenwege nicht gelöst werden kann, darf der Betreiber der Schienenwege nicht auf Dauer Knappheitszuschläge erheben. Auf ein Verschulden kommt es dabei nicht an. Der Betreiber der Schienenwege darf nicht auf Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Überlastung profitieren, da sonst kein Anreiz für einen raschen Abbau der Überlastung mehr gegeben ist.

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssten sonst für eine schlechte Leistung seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens – eine nicht beseitigte Überlastung und geringe Betriebsqualität – mehr Geld zahlen als für eine gute Leistung. Sie haben im Gegensatz zum Betreiber der Schienenwege aber keinen Einfluss auf die Überlastungssituation.

36. Zu Artikel 1 (§ 60 Absatz 1 und 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 60 Absatz 1 und 2 wie folgt zu ersetzen:

„Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Zuweisung dieser Schienenwegkapazität, ist das Angebot dem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Wirkung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Schienenwege die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Betreiber der Schienenwege das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.“

Begründung:

Mit dieser Neufassung, die abgesehen von sprachlichen Anpassungen an das ERegG weitestgehend § 12 EIBV entspricht, soll sichergestellt werden, dass eine sachgerechte und angemessene Kündigungsmöglichkeit für den Fall nicht genutzter Kapazität – wie nach geltender Rechtslage – auch weiterhin besteht. Nur durch den neuen Satz 4, der im Wesentlichen § 12 Satz 4 EIBV entspricht, sind auch entsprechende Sanktionen bereitgestellt. Kündigung und Sanktionen greifen nur, wenn der Zugangsberechtigte dies zu vertreten hat.

Der ERegG-E vermag die selbst gestellte Zielsetzung indes nicht zu erreichen: In § 60 Absatz 1 ist der „Grad der bisherigen Inanspruchnahme von vereinbarten Zugtrassen“ kein geeignetes Kriterium. Dass Kapazitäten zwar regelmäßig angemeldet, dann aber in einem bestimmten Umfang nicht genutzt werden, lässt sich damit nicht verhindern.

Absatz 2 bisherige Fassung beinhaltet eine gegenüber dem geltenden § 12 EIBV in zwei Kernpunkten nachteilige Regelung:

Erstens: Die Festlegung des Schwellenwerts ist, wie auch die Gesetzesbegründung einräumen muss, nur schwer zu handhaben. Diese wesentliche Frage darf aber nicht in das Ermessen des Betreibers der Schienenwege gestellt werden. Vielmehr ist – und das stellt die aus § 12 EIBV übernommene Fassung sicher – die zwingende Rückgabe von Zugtrassen an den Trassenkonflikt gekoppelt. Besteht ein solcher offensichtlich nicht, weil kein weiteres Unternehmen zu der betreffenden Zugtrasse anmelden möchte, ist unverständlich, weshalb vom Zugangsberechtigten dann insoweit die Aufgabe von Zugtrassen verlangt wird, die eine Einschränkung des Zugangsrechts darstellt, wenn gar kein Bedürfnis für eine solche Maßnahme besteht.

Zweitens: Der Begriff „nichtwirtschaftliche Gründe, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen“ ist im Gegensatz zum Vertretenmüssen ein abweichender Maßstab auf subjektiver Ebene.

37. Zu Artikel 1 (§ 66 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 Nummer 2 ERegG)

In Artikel 1 ist § 66 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind nach dem Wort „Personenverkehr“ die Wörter „oder im Güterverkehr“ einzufügen.

b) In Satz 2 sind in Nummer 2 die Wörter „, insbesondere der Fahrgäste,“ zu streichen.

Begründung:

Es gibt keinen sachlichen Grund für eine Differenzierung zwischen Verbänden des Personen- und Güterverkehrs. Auch Verbände des Güterverkehrs sollten wie Fahrgastverbände in der Lage sein, Beschwerde einzureichen.

38. Zu Artikel 1 (§ 80 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a – neu – ERegG)

In Artikel 1 ist § 80 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 ist die Angabe „31 bis 55 und 57 bis 62“ durch die Angabe „31 bis 36, 38 bis 55 und 57 bis 62“ zu ersetzen.

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

„§ 37 ist bereits ab der Fahrplanperiode anzuwenden, die im Jahr 2016 beginnt.“

Begründung:

§ 5 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes setzt erstmals für das Jahr 2016 die Höhe der Regionalisierungsmittel fest.

§ 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes regelt die Steigerung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2017.

Entsprechend ist die Steigerung der Infrastrukturentgelte gemäß § 37 abweichend von § 80 Absatz 1 Satz 1 bereits vom Jahr 2016 an zu begrenzen.

39. Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 2.1a – neu – und Nummer 2.2 Satz 1 ERegG)

In Artikel 1 ist Anlage 4 wie folgt zu ändern:

a) Nach Nummer 2.1 ist folgende Nummer 2.1a einzufügen:

„2.1a. Die Infrastrukturkosten sind angemessen um Gewinne aus nicht regulierten Leistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu mindern, wenn diese ohne die regulierten Leistungen nicht oder nicht in gleichem Umfang anfallen würden. Die Regulierungsbehörde ist befugt, beim Unternehmen alle erforderlichen Unterlagen über die nicht regulierten Leistungen anzufordern. Die Regulierungsbehörde kann von Amts wegen eine Entscheidung über den Umfang der Berücksichtigung von Gewinnen aus nicht regulierten Leistungen auf die Infrastrukturkosten treffen. Dabei ist insbesondere der Umfang der öffentlichen Finanzierung zu berücksichtigen.“

b) In Nummer 2.2 Satz 1 sind nach den Wörtern „Erträge sind“ die Wörter „ansonsten, d. h. unbeschadet obiger Nummer 2.1a“ einzufügen.

Begründung:

Die Berücksichtigung von Gewinnen aus nicht regulierten Leistungen im Rahmen der Anreizregulierung ist eine bereits früher erhobene Forderung der Länder (vgl. schon Bundesrats-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, Ziffer 8, S. 6 und 7). Die damaligen Argumente gelten auch heute: Der Einbezug ist

systemgerecht: Wenn gewisse Gewinne nur oder gerade deshalb erzielt werden können, weil es eben die Eisenbahninfrastruktur gibt, und dort die entsprechenden Kosten anfallen, so stehen diese im wirtschaftlichen Zusammenhang mit diesen Kosten. Wer besondere Gewinne generiert aufgrund aufwandsgleicher Kostenpositionen nach Nummer 2.1, könnte mit diesen Gewinnen auch diese Kostenpositionen decken. Sie sind daher um die Gewinne aus den nicht regulierten Bereichen, die mit dem regulierten Bereich in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, zu mindern. Nur so wird ein zutreffendes Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu ermitteln sein.

40. Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 5.1 bis 5.2.2 ERegG)

In Artikel 1 Anlage 4 sind Nummern 5.1 bis 5.2.2 durch folgende Nummern zu ersetzen:

„5.1 Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen das eingesetzte Kapital angemessen im Sinne der nachstehenden Ziffern 5.2 und 5.3 verzinsen.

5.2 Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung unter Berücksichtigung der besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur. Dabei sind die Gemeinwohlziele der Infrastruktur, die risikolose Verzinsung, die Marktrisikoprämie, angemessene Risikozuschläge für Eigen- und Fremdkapital und eine angemessene Kapitalstruktur zu Grunde zu legen. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen.

Die Bundesnetzagentur legt die jeweiligen Zinssätze für die Betreiber von Schienenwegen und die Betreiber von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2a gemäß den Maßstäben nach den Sätzen 1 bis 3 fest. Die Bundesnetzagentur ist berechtigt, für vergleichbare Gruppen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen jeweils einen einheitlichen Zinssatz festzulegen.“

Begründung:

Bereits im ersten Entwurf zu einem Eisenbahnregulierungsgesetz haben die Länder gefordert, die Kapitalverzinsung nicht allein an einer „Kapitalmarktüblichkeit“ zu orientieren, sondern auch einer „Angemessenheitsprüfung“ zu unterziehen (vgl. Bundesrats-Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23. November 2012, S. 5 f.). Der Wortlaut des Gesetzentwurfs ist nicht sachgerecht. Der Bezug der zulässigen Verzinsung auf eine kapitalmarktübliche Verzinsung trägt den besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen des Sektors nicht ausreichend Rechnung, da somit die Renditeerwartungen von börsennotierten Unternehmen herangezogen werden könnten. Die Verzinsung des eingesetzten Kapitals bundeseigener Infrastrukturunternehmen ist vielmehr am Daseinsvorsorgeauftrag der Eisenbahninfrastruktur auszurichten. Denn die Verzinsung stellt den wesentlichen Treiber der Infrastrukturkosten der DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dar.

Der Bund gewährleistet nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes, dass bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes dem Allgemeinwohl Rechnung getragen wird. Er finanziert Ausbau und Erhalt der Infrastruktur in hohem Maße. Durch das grundgesetzlich fixierte mehrheitliche Eigentum des Bundes können bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen Fremdkapital zu sehr günstigen und erheblich besseren Konditionen als sonstige EIU aufnehmen. Diese Sonderstellung sowie der öffentliche Auftrag der bundeseigenen Eisenbahnen sind bei der Bemessung einer angemessenen Verzinsung in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Wegen der genannten Unterschiede zwischen den EIU des Bundes und den sonstigen EIU verbietet es sich – wie der Regierungsentwurf es vorsieht – für alle Betreiber der Schienenwege und alle Betreiber der Personenbahnhöfe einen einheitlichen Zinssatz festzulegen. Die Bundesnetzagentur sollte im Rahmen der Festlegung nach Absatz 2 von Nummer 5.2 zur Verfahrensökonomie vergleichbare Gruppen von EIU bilden können.

41. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2 Absatz 9, 11 und 18 AEG)

    In Artikel 2 Nummer 2 ist § 2 wie folgt zu ändern:

    a) In Absatz 9 sind nach den Wörtern „Gebäude und Ausrüstung," die Wörter „die ganz oder speziell hergerichtet wurde," einzufügen.

    b) In Absatz 11 sind die Wörter „jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das" durch die Wörter „eine öffentliche oder private Stelle, die" zu ersetzen.

    c) In Absatz 18 sind die Wörter „auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren" durch die Wörter „die überwiegend dem Nahverkehr dienen und nicht Netze des Stadt- und Vorortverkehrs sind" zu ersetzen.

    Begründung:

    Die EU-rechtliche Vorgabe ist richtig umzusetzen, nicht zuletzt damit die Regulierungsvorschriften auf das europarechtlich vorgegebene Maß angewandt, aber auch begrenzt werden können. Die vom Bund vorgeschlagene Formulierung entspricht nicht der der Richtlinie 2012/34/EU.

    Zu Buchstabe a:

    Auch in § 2 Absatz 9 AEG-E wurde die europarechtlich vorgegebene Definition des Begriffs „Serviceeinrichtung" nicht umgesetzt. Dies soll aus der Sicht des Bundes den Schwierigkeiten begegnen, die beim Zugang zu solchen Anlagen, z.B. in größeren Häfen, aufgetreten sind, in denen die Anlagen nicht speziell zu dem Zweck hergerichtet wurden, die Leistungen einer Serviceeinrichtung zu erbringen. Es sind jedoch auch Fälle bekannt, in denen gerade wegen der Zugangsanforderungen Probleme aufgetreten sind, die den Betrieb der Anlagen aus der Sicht der Betreiber stören. Jedenfalls würde die Ausdehnung der Definition auch auf Anlagen, die nicht speziell für die Erbringung der Leistungen hergerichtet wurden, die vermutlich ursprüngliche planfestgestellte und genehmigte Zweckbestimmung der Anlagen ohne Zustimmung des Betreibers und ohne Änderungsverfahren überdehnen, wobei auch neue Betroffenheiten, z.B. Lärmemissionen, entstehen können.

    Eine (europarechtliche) Serviceeinrichtung ist mithin nicht unbedingt eine Eisenbahninfrastruktur. Denn diese ist alleine in Artikel 3 Nummer 3 bzw. Anhang I der Richtlinie definiert. Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist demzufolge auch nicht automatisch ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Eisenbahninfrastrukturen sind in Serviceeinrichtungen nur die in Anhang I der Richtlinie aufgelisteten Bestandteile, darunter Gleisanlagen, die zur Erbringung der Serviceleistungen speziell hergerichtet wurden. Bedeutsam ist dies bei der Anwendung der Zugangsvorschriften, bei Vorgaben zur rechnerischen Trennung und bei staatlichen Finanzierungspflichten.

    Zu Buchstabe b:

    Auch in § 2 Absatz 11 AEG-E ist der Begriff „Betreiber einer Serviceeinrichtung" nicht gemäß der Richtlinie umgesetzt, denn nach EU-Recht sind Betreiber nicht „Eisenbahninfrastrukturunternehmen", sondern „öffentliche oder private Stellen", also Organisationen, die die spezifischen Leistungen zu erbringen haben. Nach der bisher im ERegG-E vorgesehenen Definition wären, wenn Schienenwege komplett ausgenommen würden, Betreiber sogar überwiegend keine Eisenbahninfrastrukturunternehmer. Bei Serviceeinrichtungen ist also eine Eisenbahninfrastruktur nur insoweit zu betreiben, wie diese zur Leistungserbringung speziell benötigt und hergerichtet wurde.

    Zu Buchstabe c:

    Die bisherige Definition, die auch im vorliegenden Entwurf des Bundes enthalten ist, ist für eine verlässliche und stabile Rechtsituation und damit auch für die Verwaltungspraxis ungeeignet. Die Zuordnung soll deshalb künftig an der praktizierten Zweckbestimmung festgemacht werden.

42. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2a Satz 1 und Satz 2 – neu – AEG)

a) In Artikel 2 Nummer 2 ist § 2a wie folgt zu ändern:

   In Satz 1 sind die Wörter „auf Antrag“ zu streichen und vor den Wörtern „im Benehmen“ die Wörter „in Zweifelsfällen“ einzufügen.

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz 2 anzufügen:

   „Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde entscheidet in Zweifelsfällen, soweit es sich nicht um Eisenbahnen des Bundes handelt, ob eine Eisenbahn Stadt- und Vorortverkehr im Sinne des § 2 Absatz 16, Regionalverkehr im Sinne des § 2 Absatz 17 oder ein Netz des Regionalverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 18 betreibt oder eine Regionalbahn im Sinne des § 2 Absatz 19 ist.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Neuregelung entspricht § 3 Absatz 2 AEG in der bis zum 30. Juni 2002 geltenden Fassung Mit der in § 2a vorgesehenen Neufassung entfällt die zum 30. Juni 2002 im Gesetzestext des geltenden § 2 Absatz 1 vorgenommene Einschränkung der Entscheidungsbefugnis auf Zweifelsfälle. Ausweislich der Begründung soll diese Regelung jedoch weiterhin nur in Zweifelsfällen die Entscheidung darüber ermöglichen, ob es sich bei dem betreffenden Unternehmen um eine Eisenbahn im Sinne des AEG bzw. bei den erbrachten Verkehrsdiensten um Schienenpersonennahverkehr handelt. Um entbehrlichen Abstimmungs- und Bürokratieaufwand zu vermeiden, ist hier eine Formulierung zu wählen, die den in der Begründung dargelegten Zweck der Regelung deutlich zum Ausdruck bringt und sich dazu enger an die bisher geltende Fassung anlehnt.

Zu Buchstabe b:

Ebenso wie bei der Frage, ob es sich bei einer Schienenbahn um eine Eisenbahn im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, muss diese Entscheidungsbefugnis im Zweifelsfall auch für die aufgeführten Eisenbahnunternehmen bestehen, um eine eindeutige Zuordnung der betreffenden Unternehmen in eine der genannten Kategorien zu gewährleisten. Die Zuordnung der Zuständigkeit zur jeweiligen obersten Landesbehörde entspricht der Zuständigkeit der Länder für den Schienenpersonennahverkehr.

43. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6b Absatz 1 Satz 2 – neu – AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist dem § 6b Absatz 1 folgender Satz 2 anzufügen:

„Die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen und das Unternehmen gelten als zuverlässig im Sinne des Satzes 1, wenn davon ausgegangen werden kann, dass sie die Geschäfte einer Eisenbahn unter Beachtung der für die Eisenbahnen geltenden Vorschriften führen werden sowie die Allgemeinheit beim Betrieb einer Eisenbahn vor Schäden und Gefahren bewahren.“

Begründung:

Die Aufzählung der die Annahme der Unzuverlässigkeit rechtfertigenden Gründe in § 6b Absätze 2 und 3 ist nicht abschließend. Daher können neben den dort genannten Aspekten weitere Gründe diese Annahme rechtfertigen und damit zur Versagung der Unternehmensgenehmigung führen. Aus diesem Grund ist eine diese Konstellationen abdeckende Auffangklausel, wie sie bisher in § 1 Absatz 1 EBZugV enthalten ist, erforderlich.

44. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6c Absatz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 sind in § 6c Absatz 1 nach den Wörtern „zwölf Monaten“ die Wörter „für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder für 60 Monate für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3“ einzufügen.

Begründung:

Ein Betrachtungszeitraum von lediglich 12 Monaten für die finanzielle Leistungsfähigkeit, den die Richtlinie 2012/34/EU für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughalter vorsieht, erscheint für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu kurz bemessen und nicht sachgerecht angesichts der Lebensdauer und der hohen Kosten für Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie der gesetzlichen Verpflichtungen des EIU (Betriebspflicht).

45. Zu Artikel 2 Nummer 5 und 22 (§ 6c Absatz 2 Satz 1 und Anlage 2 (zu § 6c) Buchstabe c)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 5 sind in § 6c Absatz 2 Satz 1 die Wörter „der Jahresbilanz“ durch die Wörter „einer Vermögensübersicht“ zu ersetzen.

b) In Nummer 22 ist in Anlage 2 (zu § 6c) Buchstabe c wie folgt zu fassen:

„c) Eigenkapital;“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Nach § 242 Absatz 3 HGB ist die Bilanz – neben der Gewinn- und Verlustrechnung – Bestandteil des Jahresabschlusses. Neu gegründete Unternehmen sind daher nicht in der Lage, eine Jahresbilanz vorzulegen. Dies gilt u.U. auch für die mit der Unternehmensgründung nach § 242 Absatz 1 HGB obligatorische Eröffnungsbilanz, da die Genehmigung oftmals in einer sehr frühen Phase der Unternehmensgründung beantragt wird. Daher sollte für Unternehmen, die noch keinen Jahresabschluss vorweisen können, wie bisher eine Vermögensübersicht ausreichen, soweit sie alle Angaben nach Anlage 2 zu § 6c enthält.

Zu Buchstabe b:

Der in der deutschen Fassung der Richtlinie 2012/34/EU verwandte Begriff des „Betriebskapitals“ stammt aus der Kosten- und Leistungsrechnung und bezeichnet das zur Erreichung des Betriebszweckes erforderliche Vermögen. Dieses setzt sich aus bestimmten Teilen des Anlage- und Umlaufvermögens zusammen und deckt daher nur einen Teil des vorhandenen Kapitals ab. Mit den in der deutschen Fassung der Richtlinie als „Betriebskapital“ bezeichneten Mitteln werden daher die bisher in § 2 Absatz 2 Nummer 3 EBZugV als „Eigenkapital“ (in Abgrenzung zum Fremdkapital, das künftig in Buchstabe a) der Anlage erfasst wird) bezeichneten Finanzmittel des Unternehmens gemeint gewesen sein, so dass der bisherige Sprachgebrauch beibehalten werden sollte.

46. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 6d Absatz 1 das Wort „Betriebsgenehmigung“ durch das Wort „Unternehmensgenehmigung“ zu ersetzen.

Begründung

Der Begriff „Betriebsgenehmigung“ findet weder im geltenden AEG, noch im Gesetzentwurf an anderer Stelle Anwendung.

Zwar findet sich der Begriff „Betriebsgenehmigung“ im Text der Richtlinie 2012/34/EU im Artikel 21 wieder, welcher (fast) wortgleich als § 6d AEG-E übernommen wurde, jedoch stellt auch hier der Begriff auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmen gemäß § 6 AEG-E ab, deren Genehmigung neu als Unternehmensgenehmigung benannt wird.

47. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 2 Satz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist in § 6d Absatz 2 Satz 1 das Wort „auch“ durch das Wort „dann“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Anforderungen an die Fachkunde gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind praktisch unverändert gegenüber der Vorgänger-Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen. Danach müssen Antragsteller eine bestehende oder künftige Betriebsorganisation mit Kenntnissen oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der Tätigkeiten eines Eisenbahnunternehmens nachweisen.

Die Vorgaben der Richtlinie 95/18/EG sind national umgesetzt worden, zunächst durch die Rechtsvorschriften über die Prüfung, Bestellung und Bestätigung der Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern und zu einem späteren Zeitpunkt – für Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen – mit Umsetzung bzw. Anwendung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft einschließlich zugehöriger Durchführungsrechtsakte.

Sowohl das Betriebsleitermodell als auch das Sicherheitsmanagementsystem-Modell sind umfassend gesetzlich geregelt und bewährt. Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs wären daneben jedoch weitere Ausprägungen einer Betriebsorganisation möglich, für die es keine vergleichbare Regelungstiefe gibt. Ein Bedarf dafür ist allerdings nicht erkennbar, angesichts der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten für ein Sicherheitsmanagementsystem.

Das Vorhandensein einer Betriebsorganisation im Sinne der Richtlinie kommt in der Bestätigung der Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern oder im Erteilen einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung zum Ausdruck. Soweit Antragsteller im Zeitpunkt der Beantragung den Fachkundenachweis noch nicht führen können, sind Genehmigungen mit einer aufschiebenden Bedingung hinsichtlich des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens zu versehen.

48. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6f Absatz 1 und Absatz 3 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 6f wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind nach den Wörtern „im Inland“ die Wörter „für diese Tätigkeiten“ einzufügen.

b) Absatz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums regelt ausschließlich Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter, nicht aber die Genehmigung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Eine im Ausland erteilte Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie ist damit kein Nachweis über die fachliche Kompetenz und die finanzielle Leistungsfähigkeit zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur. Mit der Einfügung wird klargestellt, dass eine im Ausland nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie erteilte Genehmigung nur die Genehmigung für gleichartige Tätigkeiten im Inland entbehrlich macht, nicht aber die Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur.

Zu Buchstabe b:

Eine nationale Umsetzung der Kann-Vorschrift in Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ist nicht zwingend erforderlich.

Entscheidet sich die Genehmigungsbehörde dafür, dass die Anforderungen an den Fortbestand der Genehmigung regelmäßig überprüft werden sollen, so ergibt sich automatisch ein Prüfrhythmus von längstens fünf Jahren, der in vielen Fällen nicht geboten erscheint und unnötige bürokratische Lasten für die Eisenbahnen auslöst. Verzichtet eine Genehmigungsbehörde auf den Prüfvorbehalt, so kann es sein, dass vergleichbare Eisenbahnunternehmen in wesentlich größeren Zeitabständen oder sogar nur anlassbezogen überprüft werden, was im Ergebnis zu einer erheblichen, nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung führen kann.

Die Möglichkeit, eine Prüfung anlassbezogen vorzunehmen, bleibt durch andere Vorschriften gewährleistet.

49. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6g Absatz 1 Satz 1a, Satz 3 und 4 – neu –,
Absatz 3
Absatz 4 und
Absatz 5 Satz 2 AEG)

In Artikel 2 Nummer 5 ist § 6g wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

„Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat das Unternehmen entsprechende Auskünfte zu erteilen oder Nachweise zu führen."

b) Dem Absatz 1 sind folgende Sätze anzufügen:

„Die zuständigen Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der Vermögensauskunft nach § 284 der Abgabenordnung machen. Die Mitteilung der Finanzbehörden darf nur für Zwecke eines Widerrufsverfahrens verwendet werden."

c) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

„(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1 darf sechs Monate nicht überschreiten."

d) Absatz 4 ist zu streichen.

e) In Absatz 5 Satz 2 sind nach dem Wort „erfüllt" die Wörter „; auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat das Unternehmen entsprechende Auskünfte zu erteilen oder Nachweise zu führen" einzufügen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Eine Mitwirkungs- bzw. Nachweispflicht der Eisenbahnen entspricht der bisherigen Regelung in § 7 Absatz 2 AEG und scheint erforderlich, um eine Prüfung auch zu ermöglichen, wo Sachverhaltsermittlungen von Amts wegen nicht möglich sind.

Zu Buchstabe b:

Die Genehmigungsbehörde kann ihrer Verpflichtung zum Widerruf der Unternehmensgenehmigung nur dann nachkommen, wenn sie die dafür erforderlichen Informationen erhält. Im Gegensatz zum Gewerbeuntersagungsverfahren nach § 35 GewO, das in der Regel aufgrund von ausstehenden Abgabenzahlungen von

den Finanzbehörden initiiert wird, wird sich die Genehmigungsbehörde die Informationen über derartige Rückstände bei den Finanzbehörden selbst beschaffen müssen. Ohne die bisher bestehende Ermächtigung der Finanzbehörden, zu diesen Anfragen der Genehmigungsbehörden Auskunft zu gewähren, muss davon ausgegangen werden, dass diese die notwendigen Informationen unter Hinweis auf das Steuergeheimnis nach § 30 AO verweigern.

Zu Buchstabe c:

Zur Vermeidung unnötigen Bürokratieaufwands erscheint es wenig sinnvoll, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, um dann eine befristete neue Genehmigung zu erteilen, die gegebenenfalls nach Ablauf erneut in eine unbefristete Genehmigung zu überführen wäre. Zur Umsetzung der Vorgabe des Artikels 24 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ist es ausreichend, die bisher in § 7 Absatz 1 Sätze 2 und 3 AEG verankerte Möglichkeit zu nutzen, dem Unternehmen eine Frist zur Wiederherstellung ordnungsgemäßer Zustände zu setzen.

Zu Buchstabe d:

Für die gewerberechtliche Beurteilung ist unerheblich, zu welchem Zeitpunkt der Betrieb, der ja noch der vorherigen Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung oder der Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes bedarf, tatsächlich aufgenommen wurde. Bei Zweifeln daran, dass die Genehmigungsvoraussetzungen immer noch vorliegen, hat die Genehmigungsbehörde nach § 6g Absatz 1 die Möglichkeit, dies jederzeit zu überprüfen. Dies reicht für die Umsetzung des Artikels 24 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU aus. Die Regelung ist daher als entbehrlich zu streichen.

Zu Buchstabe e:

Eine Mitwirkungs- bzw. Nachweispflicht der Eisenbahnen ist auch bei Prüfungen aus Gründen nach Absatz 5 erforderlich.

50. Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb
(§ 11 Absatz 1 Satz 2 und Satz 5 bis 7 – neu – AEG)

In Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b) ist Doppelbuchstabe bb) wie folgt zu fassen:

‚bb) Nach Satz 4 werden folgende Sätze 5 bis 7 angefügt:

„Die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung ist der Aufsichtsbehörde mindestens drei Monate vorher anzuzeigen. Die Aufsichtsbehörde kann den Betreiber verpflichten, die Serviceeinrichtung vor der dauernden Einstellung des Betriebes entsprechend den Vorgaben des Absatzes 1a zur Abgabe auszuschreiben, soweit ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht. Ein Verkehrsbedürfnis ist in der Regel gegeben, wenn die Serviceeinrichtung in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung zweckentsprechend genutzt wurde.“ ‘

Begründung:

Artikel 13 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU schreibt keine derartige Genehmigung für die Stilllegung von Serviceeinrichtungen vor. Vielmehr wird der Betreiber verpflichtet, seine Serviceeinrichtung auf Miet- oder Leasingbasis anderen zur Nutzung zu überlassen, wenn er sie selbst zwei Jahre lang nicht genutzt hat. Daher reicht zur Umsetzung dieser Vorgabe eine Anzeigepflicht aus, die mit der Möglichkeit verbunden ist, den Betreiber dazu zu verpflichten, die Anlagen analog zu den Vorgaben für die Abgabe anderer öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zur Abgabe auszuschreiben.

51. Zu Artikel 2 Nummer 9 (§ 12 Absatz 3 Satz 1 und 2 AEG)

In Artikel 2 ist Nummer 9 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

‚a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 … (weiter wie Regierungsvorlage Buchstabe a)

bb) In Satz 2 werden die Wörter „zu Gunsten des Reisenden“ gestrichen.‘

Begründung:

Bei Anträgen auf Genehmigung von Beförderungsbedingungen ist es von Wichtigkeit, dass Bestimmungen besonders geprüft werden, die von der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der einschlägigen europäischen Vorgabe abweichen. Der Hinweis auf solche Abweichungen erleichtert den Genehmigungsbehörden die Antragsprüfung.

Zu der Vorlage des „Entwurfs eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich“ hatte der Bundesrat einen gleichgerichteten Änderungsantrag bereits beschlossen (BR-Drucksache 559/12). In ihrer Stellungnahme dazu hatte die Bundesregierung dem Änderungsvorschlag auch bereits zugestimmt. Sie hatte allerdings vorgeschlagen, dass auf Abweichungen generell hingewiesen werden soll. (BT-Drucksache 17/12726 vom 13. März 2013, Seite 128). Das Gesetzgebungsverfahren wurde allerdings nicht zum Abschluss gebracht. Die hier deshalb erneut vorgeschlagene Änderung berücksichtigt die Auffassung des Bundes.

52. Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 AEG)

In Artikel 2 Nummer 12 ist in § 14c Absatz 1 Satz 1 das Wort „Behörde“ durch das Wort „Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung entspricht der Gesetzesbegründung und vermeidet Rechtsunklarheiten in Bezug auf behördliche Zuständigkeiten.

§ 5 AEG regelt sowohl die Zuständigkeiten für Eisenbahnaufsicht wie auch für Genehmigungen. Die Aufsicht und das Erteilen von Genehmigungen können innerhalb eines Landes unterschiedlichen Behörden obliegen. In anderen Fällen ist das Land für das Erteilen der Genehmigung, der Bund jedoch für die Eisenbahnaufsicht zuständig. Mit der Änderung wird eindeutig geregelt, gegenüber welcher Behörde der Nachweis zu führen ist.

53. Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14d AEG)

In Artikel 2 Nummer 12 sind in § 14d die Wörter „der nach § 14c Absatz 1 oder 2 zuständigen Behörde“ zu streichen.

Begründung:

Nach bisherigem Recht (§ 4 Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung) mussten Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers den Nachweis einer bestehenden Haftpflichtversicherung führen. In der Praxis wurde für diesen Zweck von den Versicherungsunternehmen eine entsprechende Bestätigung mit begrenztem Geltungszeitraum ausgestellt.

Die bisherige Regelung hat sich bewährt. Eine amtliche Bescheinigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung ist weder nach der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erforderlich noch sonst begründet. Aufgabe der Behörden ist es, das Bestehen einer Versicherung im Rahmen der Eisenbahnaufsicht zu prüfen, aber nicht, dies zur Vorlage bei Dritten zu bestätigen.

54. Zu Artikel 2 Nummer 13a – neu – (§ 25b – neu – AEG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a einzufügen:

‚13a. Nach § 25a wird folgender § 25b eingefügt:

„§ 25b

Lärmmonitoring

Das Eisenbahn-Bundesamt führt an Hauptverkehrsstrecken repräsentative fortlaufende registrierende Messungen über akustisch relevante Eigenschaften der Schienenfahrzeuge und -schienenwege sowie die Entwicklung des Eisenbahnlärms insgesamt durch (Lärmmonitoring) und veröffentlicht die Ergebnisse jährlich.“ ‘

Begründung:

Die Lärmbelästigung im Schienenverkehr soll bis 2020 gegenüber 2008 um 10 Dezibel gesenkt werden. Voraussetzung dafür ist es, Güterwaggons flächendeckend auf lärmarme Bremssysteme umzurüsten. Diese Umrüstung ist durch ein betreiberunabhängiges Lärmmonitoring ebenso wie die akustisch relevanten wartungsabhängigen Fahrzeug- und Gleiszustände, die Wirkung von weiteren Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle und die Einhaltung zukünftiger Betriebsregelungen durch das Eisenbahn-Bundesamt objektiv festzustellen. Für die Akzeptanz der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel und die weitere Modernisierung der Bahninfrastruktur ist dabei die Transparenz ein wichtiges Element.

Die Vorschrift ist angelehnt an die Regelung für ein Fluglärmmonitoring nach § 19a Luftverkehrsgesetz.

Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (BR-Drucksache 559/12 – Beschluss – vom 23. November 2012) die Einführung eines Lärmmonitorings gefordert und in seiner Entschließung „Lärmschutz an Schienenwegen verbessern“ vom 18. Dezember 2015 (BR-Drucksache 551/15 – Beschluss –) bekräftigt.

55. Zu Artikel 3a – neu – (§ 7a und § 8a – neu – BSWAG)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a – neu – einzufügen:

‚Artikel 3a

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.November 1993 (BGBl. I S.1874), das zuletzt durch Artikel 520 der Verordnung vom 31.August 2015 (BGBl.I S.1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
   a) Nach der Angabe zu § 7 wird die Angabe „§ 7a Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht“ eingefügt.
   b) Nach der Angabe zu § 8 wird die Angabe „§ 8a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ eingefügt.
2. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

„§ 7a Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum 31. März einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -

entwicklungsbericht) über das Vorjahr vorzulegen. Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekanntzumachen.

(2) Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht hat Kenngrößen zu enthalten, die eine Messung und Bewertung der Qualitäts-und Zustandsentwicklung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes angemessen darstellen. Die Kenngrößen werden von Bund und Ländern gemeinsam erstmals bis zum 1. Januar 2019 entwickelt und im Bedarfsfall angepasst.

(3) Die Kenngrößen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts sind streckenbezogen oder, soweit es sich um Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen.“

3. Nach § 8 wird der folgende § 8a eingefügt:

„§ 8a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege und der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege haben der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages abzuschließen.

(2) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat insbesondere folgende Inhalte zu regeln:

1. Laufzeit der Vereinbarung und Kündigungsregelungen,
2. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes in Abhängigkeit vom Infrastrukturumfang,
3. Festlegung des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
4. Festlegung des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
5. Festlegung der buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sicher von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können,
6. Festlegung der Parameter des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sowie Stationen und Serviceeinrichtungen (Qualitätsparametern) und der entsprechenden Berichtsanforderungen und Kontrollmechanismen,
7. Sanktionsmechanismen für den Fall der Nichteinhaltung der vereinbarten Zustands- und Qualitätsziele durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften über den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für das Bestandsnetz zu erlassen.“ ‘

Begründung:

Die in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz ausformulierte Gemeinwohlverpflichtung des Bundes beinhaltet auch die Pflicht, den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur zu sichern. Um diese Pflicht auf einfach gesetzlicher Ebene zu konkretisieren, wird die bisherige Berichtspflicht aus § 7 um einen Infrastruktur- und Zustandsbericht in § 7a ergänzt. Zudem werden die Regelungen zu Investitionen in § 8 durch einen neuen § 8a ergänzt, der gesetzliche Anforderungen an die dem Netzerhalt dienende Leistungs-und Finanzierungs-Vereinbarungen knüpft.

Unbeschadet dieser Änderungen bleibt es einer Folgeänderung vorbehalten, die Regelungen zum Ausbau und Neubau der dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienenden Infrastruktur vor dem Hintergrund

der diesbezüglichen verfassungsrechtlichen Gemeinwohlverpflichtung des Bundes sachgerecht zu konkretisieren.

Zu § 7a Absatz 1:

Bisher wird im BSWAG nur die jährliche Aufstellung eines Schienenwege-Ausbauberichts bestimmt. Jedoch darf neben den Bedarfsplanmaßnahmen auch das Bestandsnetz nicht außer Acht gelassen werden. Der neue § 7a verlangt daher neben der Pflicht zum jährlichen Schienenwegeausbaubericht die Aufstellung eines Berichts über den Zustand und die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Dieser Bericht ist von den Eisenbahnen des Bundes aufzustellen und zu veröffentlichen.

Zu § 7a Absatz 2 und 3:

Der Bericht sollte so detailliert wie möglich die einzelnen Infrastruktur-Parameter enthalten, um eine Bewertung der Infrastruktur durchführen zu können und die sachgerechte Unterhaltung und Entwicklung des Bestandsnetzes durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn nachzuweisen. Wegen der großen Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs sind Kenngrößen des Infrastruktur-und Zustandsberichts gemeinsam zwischen Bund und Ländern abzustimmen. Eine detaillierte Darstellung der Kenngrößen ist notwendig, um Nivellierungen der Qualität über das Gesamtnetz betrachtet auszuschließen. Eine regionale Differenzierung der Qualität der Infrastruktur ist auch deswegen erforderlich, weil die Länder über die Mittelverausgabung nach Regionalisierungsgesetz einen herausragenden Beitrag zur Finanzierung leisten. Der weit überwiegende Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte wird durch den SPNV aufgebracht. Daraus ist ein Qualitätsanspruch der Länder an die finanzierte Infrastruktur abzuleiten, der erst durch regionale beziehungsweise nach Strecken differenzierte Qualitätsparameter der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bewertbar wird.

Zu § 8a Absatz 1 und 2:

Um dem Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz nachzukommen, stellt der Bund sicher, dass dem Allgemeinwohl mit dem Erhalt der Eisenbahninfrastruktur Rechnung getragen wird. Durch den Abschluss einer sachgerecht dotierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wird es den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ermöglicht, einen uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Schienenwege zu erreichen und somit den freien Netzzugang im Eisenbahnbereich in Deutschland tatsächlich sicherzustellen.

Auch angesichts des Volumens der aktuellen, 2014 abgeschlossenen LuFV, auf deren Basis Bundesmittel in Höhe von 20 Milliarden Euro in einem 5-Jahres-Zeitraum vertraglich gebunden werden, ist eine gesetzliche Grundlage, die insbesondere fachliche Vorgaben zur Verwendung spezifiziert und die Rechte des Bundesrates wahrt, zwingend erforderlich.

Die im BSWAG verankerte LuFV kann – als Basis – auch als „qualifizierte Regulierungsvereinbarung“ ausgestaltet werden, soweit sie die zusätzlichen Voraussetzungen des Artikels 1 § 29 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfüllt.

Obwohl die Anforderungen der LuFV im BSWAG und die Anforderungen an eine „qualifizierte Regulierungsvereinbarung“ in § 29 ERegG inhaltlich überwiegend deckungsgleich sind, soll wegen der gedanklich unterschiedlichen Zwecksetzung eine gesetzliche Verankerung im BSWAG und ERegG erfolgen.

Die LuFV-Regelung im BSWAG betrachtet vornehmlich die Finanzierungsfrage der Eisenbahninfrastruktur im Sinne eines Synallagmas (Leistungs-Gegenleistungs-Relation: Der Bund leistet Finanzmittel als Gegenleistung für eine definierte Infrastrukturqualität der Eisenbahnen des Bundes). Die LuFV im BSWAG erstreckt sich überdies – diesem Zweck entsprechend zutreffend – auf die gesamte Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und geht insoweit über den räumlichen Anwendungsbereich der „qualifizierten Regulierungsvereinbarung“ gemäß § 29 ERegG, die ausschließlich für Betreiber der Schienenwege gilt, hinaus.

In Ergänzung dazu hat die „qualifizierte Regulierungsvereinbarung“ einen zusätzlichen Zweck, der darin besteht, „Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte“ – so der Wortlaut des Artikels 30 Absatz 1 der EU-Richtlinie 34/2012/EU – zu geben. In Anbetracht dessen sind zusätzliche, europarechtlich zwingende Elemente nach § 29 ERegG gefordert, wenn eine LuFV als qualifizierte Regulierungsvereinbarung dienen soll.

56. Zu Artikel 3b – neu – (§ 25 DBGrG)

Nach Artikel 3a ist folgender Artikel 3b einzufügen:

‚Artikel 3b

Änderung des Gesetzes über die

Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

§ 25 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 515 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Die Zuordnung zum jeweiligen Bereich richtet sich nach dem Gegenstand der Unternehmung. Besteht der Gegenstand der Unternehmung aus Leistungen nach § 2 Absatz 6, 7, 8 oder 9 AEG-E wird das Unternehmen dem Bereich Fahrweg zugeordnet.

(3) Gewinne aus dem Bereich Fahrweg sowie der diesem zugeordneten Unternehmen dürfen nicht an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgeschüttet werden. Entgegenstehende Gewinnabführungsverträge nach § 291 Absatz 1 des Aktiengesetzes vom 6. September 1965 (BGBl. I S. 1089), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2565) geändert worden ist, müssen bis zum 31. Dezember 2016 beendet werden. § 58 Absatz 4 Aktiengesetz findet keine Anwendung in Bezug auf Tochtergesellschaften des Bereichs Fahrweg.“ ‘

Begründung:

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB sind über die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge mit der DB AG verbunden, so dass in der Vergangenheit die generierten Gewinne der DB-EIU in andere Konzernbereiche geflossen sind. Diese Gewinne entstehen vornehmlich aus den Verkehrsvertragsentgelten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), der zwei Drittel der Trassenpreise und etwa 85 Prozent der Stationsentgelte trägt. Die Gewinne der Infrastrukturunternehmen werden auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages zwischen der DB AG und ihren Infrastrukturtöchtern de facto automatisch an die Holding transferiert und wurden dort wiederholt ohne Zweckbindung weltweit eingesetzt, z. B. für weltweite Unternehmenszukäufe in der Logistik. Zwar stellt im Gegenzug der Konzern den Infrastrukturgesellschaften Eigenmittel und Kreditmittel zur Verfügung, jedoch werden per Saldo der Infrastruktur erhebliche Mittel entzogen, trotz eklatanter Unterfinanzierung des Bedarfsplans. Letztlich führt der Gewinntransfer dazu, dass vor allem die Länder als SPNV-Aufgabenträger mit überhöhten Preisen für Trasse, Station und Energiedurchleitung belastet werden, ohne dass der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur ausreichend gesichert sind.

Daher ist der Bund einerseits als Eigentümer der DB AG aufgerufen, die Gewinnentnahme aus der Infrastruktur zu stoppen und andererseits gesetzliche Regelungen einzuführen, die die Verwendung aus Geldern der Infrastruktur allein für die Infrastruktur gestatten. Dem hat der Bund mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) vom 20.1.2015 versucht insoweit zu entsprechen, in dem die Gewinne der DB-EIU über den DB Konzern an den Bund ausgeschüttet und vom Bund in voller Höhe für Ersatzinvestitionen der DB-EIU zu verwenden sind. Es fehlt allerdings eine gesetzliche Regelung zur Zweckbindung von Gewinnen der DB-EIU. Zudem bestehen durch den in der LuFV II gewählten Weg über den DB-Konzern

weiterhin erhebliche Risiken der Zweckentfremdung. Eine entsprechende Erhöhung der Zuschüsse des Bundes wird ebenso nicht erreicht. Darüber hinaus ist die LuFV II zeitlich auf 5 Jahre begrenzt. Durch die vorgeschlagenen Ergänzungen soll die Zweckbindung von Gewinnen der DB-EIU gesetzlich fixiert und der Gewinntransfer unterbunden werden.

Verschiedentlich wird vorgetragen, dass eine Gewinnabführung dazu führen würde, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte steigen. Dies wird damit begründet, dass die DB-EIU in diesem Fall einen höheren Anteil an den Investitionen durch Eigenmittel (Gewinne) finanzieren würden. Da im Gegensatz zu Baukostenzuschüssen investierte Eigenmittel der DB-EIU zu aktivieren und abzuschreiben sind, wird im Ergebnis eine Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte vermutet. Dagegen ist anzuführen, dass unternehmerisch die DB-EIU bei einem erhöhten Eigenanteil auch größere Anreize bekämen, besonders in effiziente, kapazitätssteigernde Maßnahmen zu investieren. Wird durch die Maßnahme eine größere Nachfrage erreicht, wäre eine eigenfinanzierte Investition nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll. Die größere Nachfrage wäre auch in der Lage, die zusätzlichen Kosten zu tragen. Entscheidend ist jedoch, dass die zusätzliche Investition von Eigenmitteln nur zu geringen Erhöhungen der Abschreibungen führt. Bei zusätzlichen Investitionen aus Eigenmitteln in Höhe von 500 Millionen Euro und einer unterstellten mittleren Nutzungsdauer von 20 Jahren würde der jährlich bei der Kalkulation der Trassenpreise ansatzfähige Abschreibungsbetrag um 25 Millionen Euro pro Jahr steigen. Dies bedeutete bei einer aktuellen Abschreibungslast der DB Netz AG von ca. 900 Millionen Euro eine Erhöhung der Abschreibungen um weniger als 3 Prozent. Im Verhältnis zu den gesamten über Trassenentgelte refinanzierten Kosten in Höhe von ca. 4,5 Milliarden Euro würde dies in Mehrkosten von lediglich 0,5 Prozent resultieren (alle Werte für 2015). Diese Mehrkosten sind von dem resultierenden Mehrverkehr zu tragen, es resultiert ceteris paribus keine Erhöhung der Trassenpreise je Trassen-km. Im Umkehrschluss ist anzumerken, dass die Substitution von eigenfinanzierten (Re-)Investitionen der DB durch höhere Bundeszuschüsse in der LuFV II (im Vergleich zur LuFV I) keine kostendämpfenden Effekte bei den Infrastrukturentgelten gebracht hat.

Die mit der Gewinnabführungskappung ermöglichte Stärkung der Eigenfinanzierung erhöht hingegen die Transparenz der Kosten der Eisenbahninfrastruktur und führt zu einer höheren Unabhängigkeit gegenüber der Mittelzuweisung durch den Bund.

Im Einzelnen:

Im DBGrG wird der bisherige § 25 Interne Gliederung um die neuen Absätze 2 und 3 ergänzt. Der bisherige Text des § 25 wird zu Absatz 1.

§ 25 Absatz 2:

Im neuen Absatz 2 wird mit Verweis auf das Allgemeine Eisenbahngesetz definiert, welche Unternehmungen dem Fahrweg zuzuordnen sind. Damit werden diejenigen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG definiert, für welche die Bestimmungen des Absatz 3 gelten.

§ 25 Absatz 3:

Die Regelung stellt sicher, dass die in den Infrastrukturbereichen erwirtschafteten Gewinne ausschließlich der Infrastruktur zu Gute kommen und nicht der Finanzierung anderweitiger Tätigkeiten des Konzerns Deutsche Bahn AG dienen können. Sie entspricht insoweit auch den europäischen Vorgaben, die erfordern, dass öffentliche Gelder nicht vom Fahrwegbereich auf andere Bereiche im Konzern übertragen werden: Artikel 6 Absatz 1 Richtlinie 91/440/EWG. Neben den unmittelbar geleisteten Finanzhilfen des Bundes für die Bundesschienenwege, sowie weiteren Investitionshilfen von Ländern und Gemeinden für Investitionen in die Bundesschienenwege, zählen zu den öffentlichen Mitteln auch die durch die Neubewertung des Anlagevermögens nach § 10 des Gesetzes entstandenen Vorteile, sowie die Infrastrukturnutzungsentgelte aus dem Schienenpersonennahverkehr.

Die direkte Gewinnausschüttung wird durch ein Ausschüttungsverbot belegt, insoweit wird von § 58 Absatz 4 AktG (Zuständigkeit der Hauptversammlung für Ausschüttungsentscheidungen) abgewichen. Der bestehende Gewinnabführungsvertrag ist gemäß § 296 Absatz 1 AktG zum Ende des Geschäftsjahres zu beenden.

57. Zu Artikel 6 Nummer 1 (Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung)

    Der Bundesrat stellt fest, dass mit der Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung eine systematisch zusammenhängende und in der Eisenbahnpraxis bewährte gesetzliche Regelung verloren geht.

    Am Beispiel des unterschiedlichen Regelungsgehaltes des § 60 ERegG-E im Vergleich mit dem geltenden § 12 EIBV drückt der Bundesrat seine Sorge aus, dass weitere Regelungsbereiche der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung nur mit Abweichungen in den ERegG-E übernommen wurden, die zwar vermeintlich „mehr“ oder „besser“ regeln, aber am Ende mehr Unklarheit als Nutzen bringen.

    Von daher hätte der Bundesrat im europarechtlich zulässigen Rahmen eine Gesetzessystematik unter Beibehaltung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung bevorzugt.

    Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren sicherzustellen, dass Rechtsnormen, soweit sie ihren materiellen Ursprung in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung haben, in weitgehend enger Anlehnung an diese ins ERegG überführt werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Zu mehreren in der Entschließung genannten Themen hat der Bundesrat in seiner weiteren Stellungnahme Vorschläge gemacht. Auf diese geht die Bundesregierung im Einzelnen ein.

Im Übrigen lehnt die Bundesregierung die Vorschläge des Bundesrates ab.

Eine komplette Neugestaltung des Eisenbahnrechts ist nicht Sinn und Zweck des vorliegenden Vorhabens. Es dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU. Daher sollte in diesem Verfahren aus Sicht der Bundesregierung eine Konzentration auf die Punkte erfolgen, die in direktem Zusammenhang mit der Richtlinienumsetzung stehen.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Entwurf stellt eine Umsetzung der Richtlinie für örtliche Netze dar.

Die Richtlinie 2012/34/EU sieht in Artikel 2 Absatz 4 Ausnahmen für örtliche Netze vor. Befreiungen sind der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 Sätze 2 und 3 der Richtlinie mitzuteilen. Daher ist eine pauschale Ausnahme für alle Schmalspurbahnen aus Sicht der Bundesregierung nicht mit der Richtlinie vereinbar.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 19 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Die Definitionen sind einheitlich mit „ist“ oder „sind“ formuliert. Diese Einheitlichkeit sollte beibehalten werden. Eine Mißverständlichkeit ist nicht ersichtlich.

Die Bundesregierung schlägt vor, § 1 Absatz 19 wie folgt zu fassen:

„(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen.“

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 24 ERegG), Artikel 2 (§ 2 Absatz 16a – neu – AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 26 – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die umzusetzende Richtlinie sieht begrenzte Ausnahmemöglichkeiten für Eisenbahnunternehmen von der Regulierung vor. Grundsätzlich ist jedoch eine symmetrische Regulierung für alle Schienennetze vorgesehen. Auch nichtbundeseigene Bahnen können durchaus Wettbewerbsrelevanz haben, so dass eine pauschale Herausnahme von nicht bundeseigenen Eisenbahnen, d. h. faktisch ein Einzelfallgesetz für die Deutsche Bahn AG weder mit der Richtlinie konform noch nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll und geboten ist.

Zu Nummer 6 (Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 3 und Absatz 3a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Bundesregierung beabsichtigt eine symmetrische Regulierung, die nach der umzusetzenden Richtlinie auch geboten ist. Sachgerechter als die vorgeschlagene Rückausnahme in ganz besonderen Einzelfällen hält die Bundesregierung die im Regierungsentwurf vorgesehene Befreiungsmöglichkeit durch die Bundesnetzagentur.

Diese Ausnahmemöglichkeiten des § 2 Absatz 3 AEG gelten zwar nur für einen sehr engen Bereich, für diesen aber generell. Eine generelle Ausnahme von Entgeltvorschriften wurde in den Regierungsentwurf nicht aufgenommen, da die Wirkung einer generellen Ausnahme in Deutschland noch nicht abgeschätzt werden kann. Es ist daher aus Sicht der Bundesregierung vernünftiger, wie im Regierungsentwurf vorgesehen, Entscheidungen im Einzelfall zu treffen.

Zu Nummer 7 (Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 9 ERegG))

Zum Thema „Regelung für die Entgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ wird sich die Bundesregierung im weiteren Gesetzgebungsverfahren äußern. In ihre Prüfung wird sie den Vorschlag des Bundesrates einbeziehen. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Ländern, wie im Zusammenhang mit den Beratungen zu den Regionalisierungsmitteln bereits zugesagt, die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen.

Zu Nummer 8 (Zu Artikel 1 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für die Hinzufügung des Wortes „gegebenenfalls“ besteht kein rechtliches und praktisches Bedürfnis. Die zur Verfügung stehende Kapazität in Serviceeinrichtungen soll möglichst optimal ausgenutzt werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss Anträgen nachkommen, wenn Kapazität vorhanden ist. Soweit dies der Fall ist, können Anträge nicht unter Verweis auf Marktalternativen abgelehnt werden. Um den Konflikt frühzeitig zu lösen, ist es sinnvoll, eine vorhandene tragfähige Alternative möglichst frühzeitig ins Verfahren einzuspeisen. Auch würde das Wort „gegebenenfalls“ nicht zur Präzisierung der Vorschrift beitragen, da keinesfalls ersichtlich wäre, wann der Fall gegeben wäre.

Zu Nummer 9 (Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Zu Nummer 10 (Zu Artikel 1 (§ 19 Absatz 4 Satz 2b – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Zu Nummer 11 (Zu Artikel 1 (§ 23 Absatz 2 Satz 4 – neu – ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

In der Sache ist es zutreffend, dass § 37 hinsichtlich der bundesweiten Mittelung der Entgelte eine Sonderregelung

zu § 23 Absatz 2 darstellt. Doch ist der vorgeschlagene Satz aus Sicht der Bundesregierung aus systematischer Sicht keine geeignete Klarstellung.

§ 23 Absatz 2 Satz 3 sollte daher wie folgt gefasst werden:

„Die Entgelte für die jeweiligen Leistungen sind, vorbehaltlich des § 37, bundesweit zu mitteln.“

Zu Nummer 12 (Zu Artikel 1 (§ 25 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu a.) zu und lehnt den Vorschlag des Bundesrates zu b.) ab.

Zu Buchstabe a

Die Angabe ist zwar nicht erforderlich, jedoch wegen des lediglich klarstellenden Charakters auch unschädlich.

Zu Buchstabe b

Durch die vorgeschlagene Formulierung und die Vermeidung einer Bezugnahme auf „Inflation“ würde unklarer werden, was der Faktor genau aussagen soll.

Die Formulierung des Regierungsentwurfs bezieht sich auf die Kumulierung „im Laufe der Regulierungsperiode“. Damit ist bereits klargestellt, dass nur die auf das jeweilige Fahrplanjahr und (kumulativ) auf die Vorjahre seit Anfang der Regulierungsperiode entfallende Veränderungen zugeschlagen bzw. abgezogen werden.

Zu Nummer 13 (Zu Artikel 1 (§ 26 Absatz 2 Satz 2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Antragsformulierung lässt nach Einschätzung der Bundesregierung im Unklaren, welche Betriebsleistung bei den Berechnungen zu Grunde gelegt wird. Dagegen stellt die Formulierung des Regierungsentwurfs klar, dass sich die für die Berechnung zu Grunde zu legende Betriebsleistung auf die Vergangenheit bezieht. Sie sollte daher aus Sicht der Bundesregierung beibehalten werden.

Zu Nummer 14 (Zu Artikel 1 (§ 27 Absatz 1 Satz 1 und 2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Da die Regulierungsperiode bei der Anreizregulierung fünf Jahre dauert und das Ausgangsniveau der Gesamtkosten auf in der Vergangenheit liegenden Basisjahren aufsetzt, ist es aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, dass erhebliche Abweichungen, auch wenn sie vorhersehbar sind, im System aufgefangen werden können. Das trägt Veränderungen im Zeitablauf Rechnung, die ansonsten nur nachträglich, d. h. in der nächsten Regulierungsperiode, angesetzt werden könnten. Das vom Betreiber der Schienenwege Geforderte muss jedoch für ihn auch erreichbar sein (siehe auch § 26 Absatz 1 des Regierungsentwurfs). Der Gedanke findet sich auch an dieser Stelle.

Zu Nummer 15 (Zu Artikel 1 (§ 28 Absatz 3 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Leitlinien für die Faktoren sind genau im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) festgelegt. Das Verordnungsgebungs-Verfahren nach § 28 Absatz 3 dient aus Sicht der Bundesregierung allein der Präzisierung des nach Sinn und Zweck bereits konkret Festgelegten in dem Sinne, dass ein genauerer Faktor, der die Lage des Eisenbahnmarktes besser trifft, festgelegt werden kann. Somit werden die Faktoren nur genauer angepasst, nicht jedoch in ihrer Grundausrichtung verändert. Ein schlankes Verfahren erhöht hier aus Sicht der Bundesregierung die Flexibilität. Die Länder sind durch diese Festlegung aus Sicht der Bundesregierung nur mittelbar betroffen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es durch gesetzliche Anordnung zulässig ist, von den Regelungen des Artikels 80 Absatz 2 GG über das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates zu Rechtsverordnungen abzuweichen.

Zu Nummer 16 (Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 1a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Ein automatischer Ausgleich möglicher Defizite, die durch eine Begrenzung der Trassenentgelte nach § 37 entstehen können, durch Haushaltsmittel des Bundes mindert die Anreize des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das SPNV-Netz wirtschaftlich zu betreiben und schafft Anreize, Kosten rechnerisch in den Bereich SPNV zu verlagern. Das in § 31 Absatz 2 verankerte und bereits in der Vergangenheit praktizierte Prinzip der Gesamtkostendeckung hat sich nach Ansicht der Bundesregierung bewährt. Eine „Defizithaftung“ des Bundes wäre mit gravierenden Risiken für den Bundeshaushalt verbunden und ist auch daher ausgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu Nummer 7 verwiesen.

Zu Nummer 17 (Zu Artikel 1 (§ 29 Absatz 2 Satz 3 – neu – und Anlage 5 (zu § 29), Nummer 1 bis 3, Nummer 3a – neu –, Nummer 5, Nummer 7 sowie Nummer 8 und 9 – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischem Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind.

Der Wunsch des Bundesrates berücksichtigt nationale Besonderheiten nicht.

Exemplarisch sei der Wunsch des Bundesrates herausgegriffen, die in der Richtlinie enthaltenen Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer unverändert in deutsches Recht zu übernehmen. Einer Umsetzung der Nummer 8 des Anhangs V der Richtlinie bedarf es nicht. Denn § 62 ERegG-E regelt bereits gesetzlich Sondermaßnahmen bei Störungen. Vorzeitige Kündigungen werden durch das allgemeine Vertragsrecht hinreichend geregelt, auch hier bedarf es keiner besonderen Regelung in der Regulierungsvereinbarung. Wird zwingend vorgeschrieben, Regelungen dieser Art in die Vereinbarung aufzunehmen, führt dies zu Rechtsunsicherheit, ob die gesetzliche oder die vertragliche Regelung vorgehen soll. Eine Wiederholung der gesetzlichen Regelung ist entbehrlich.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu den einzelnen Vorschriften im Regierungsentwurf verwiesen.

Zu Nummer 18 (Zu Artikel 1 (§ 30 Satz 2 und 4 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der bedeutendste Aspekt in der Bewertung einer vertraglichen Vereinbarung nach § 30 ERegG-E besteht in der Prüfung, ob die vorgelegte Vereinbarung dem Ziel dient, dem Betreiber der Schienenwege unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der bereitzustellenden Schienenwege Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten zu geben. § 29 Absatz 3 ERegG-E nennt eine Fallkonstellation, in der das Vorliegen eines solchen Anreizes zu bejahen ist. Der Prüfaufwand ist in diesen Fällen begrenzt. Eine Ausdehnung der Frist um zwei weitere Monate ist deshalb nicht zwingend geboten.

Zu Nummer 19 (Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 1 und 2 ERegG))

Zu Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zum Teil zu.

§ 31 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber der Schienenwege hat das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen."

Zu Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 20 (Zu Artikel 1 (§ 31 Absatz 2 Satz 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 21 (Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 1 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind.

Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Die Einfügung von „insgesamt" stellt eine Abweichung vom Wortlaut des Artikel 31 Absatz 7 der Richtlinie 2012/34/EU dar, die nicht durch nationale Besonderheiten gerechtfertigt ist. Es sollte daher an der 1:1-Umsetzung festgehalten werden.

Die Einfügung des Wortes „insgesamt" würde zudem die behördliche Praxis erschweren. Serviceeinrichtungen bieten regelmäßig mehrere Leistungen an, die unterschiedlich bepreist werden. Die Einfügung von „insgesamt" legt nahe, dass die behördliche Kontrolle darauf beschränkt ist, dass insgesamt die Entgelte für alle Leistungen den Gesamtkosten entsprechen. Eine Überprüfung der einzelnen Entgelte für bestimmte Leistungen würde dadurch erschwert oder ausgeschlossen. Für den Markt hat diese Überprüfung jedoch eine erhebliche Relevanz, beispielsweise in der unterschiedlichen Bepreisung von Nahverkehrs- oder Fernverkehrshalten in Personenbahnhöfen. Ohne eine Prüfungskompetenz könnte der Stationsbetreiber die Entgelte aus sachfremden Erwägungen auf die Nutzergruppen aufteilen. Beispielsweise könnte der Preis für Fernverkehrshalte angehoben und der Preis für Nahverkehrshalte abgesenkt werden. Die Unternehmen des Fernverkehrs würden hierdurch belastet und damit in ihrem Zugangsrecht beeinträchtigt, ohne dass eine regulatorische Prüfung möglich wäre. Es sollte daher in Übereinstimmung mit dem Recast an der bisherigen Formulierung festgehalten werden.

Dem Anliegen der Antragsteller („nicht den gleichen Anforderungen wie Betreiber von Schienenwegen") wird bereits durch den von der Bundesregierung unterstützten Vorschlag zu Ziffer 25 Rechnung getragen.

Zu Nummer 22 (Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Die Vorschrift bedarf einer begrifflichen Klarstellung. Der § 32 Absatz 2 ERegG-E erfasst nur Leistungen, die der Betreiber einer Serviceeinrichtung für Zugangsberechtigte zu erbringen hat. Für die Erstreckung auch auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen besteht keine Notwendigkeit. Insofern wird dem Antrag gefolgt. Allerdings sollte nicht „Eisenbahnverkehrsunternehmen" eingefügt werden, sondern „Zugangsberechtigte", weil auch Aufgabenträger oder Verlader Verträge schließen können.

In Artikel 1 ist in § 32 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 das Wort „Eisenbahnen“ jeweils durch das Wort „Zugangsberechtigten“ zu ersetzen.

Zu Nummer 23 (Zu Artikel 1 (§ 32 Absatz 3 – neu –, § 36 Absatz 2 Satz 1 und 2 Nummer 2 und 3 sowie § 37 ERegG))

Zum Thema „Regelung für die Entgelte im SPNV“ wird sich die Bundesregierung im weiteren Gesetzgebungsverfahren äußern. In ihre Prüfung wird sie den Vorschlag des Bundesrates einbeziehen. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Ländern, wie im Zusammenhang mit den Beratungen zu den Regionalisierungsmitteln bereits zugesagt, die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen.

Zu Nummer 24 (Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 1 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischem Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationaler Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Zu Nummer 25 (Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 2 Satz 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 26 (Zu Artikel 1 (§ 34 Absatz 3 Satz 1, Satz 1a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Der Antrag führt an, dass es für Hafenbetreiber nicht möglich sei, bei Anlagen, die sowohl der Einfahrt von Zügen als auch dem Rangieren dienen, die Kosten nach der Art der Nutzung – als Trasse oder als Serviceeinrichtung – aufzuschlüsseln.

Der bisherige § 24 Absatz 3 der Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung schreibt der Sache nach diese Aufschlüsselung jedoch bereits vor. Allerdings ist § 24 Absatz 3 der Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung nicht als eindeutige Pflicht formuliert. In der Praxis haben Häfen bisher für Zuführungsfahrten zum Teil pauschale Entgelte erhoben. Die Kostenaufteilung ist durch verschiedene Schlüssel möglich. Insofern trifft es nicht uneingeschränkt zu, dass es sich dabei um eine Neuerung gegenüber der heutigen Rechtslage handele.

Zu Nummer 27 (Zu Artikel 1 (§ 35 Absatz 1 Satz 1a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Außerdem wäre, folgte man dem Vorschlag, vom Betreiber der Schienenwege nachzuweisen, dass jeder einzelne betroffene Zug eine Umfahrungsmöglichkeit hat, da er nur dann einen entsprechenden Entgeltbestandteil erheben kann. Die Planung von Transporten obliegt jedoch den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. den Zugangsberechtigten.

Zu Nummer 28 (Zu Artikel 1 (§ 39 Absatz 4 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Eine nationale Besonderheit liegt zwar für Personenbahnhöfe, nicht jedoch für alle Serviceeinrichtungen vor.

Ein generelles Anreizsystem im Bereich der Serviceeinrichtungen würde einen nicht unerheblichen Aufwand für die Betreiber bedeuten. Es ist auch nicht sicher, dass für alle Arten von Serviceeinrichtungen ein Anreizsystem sinnvoll ist (z. B. Abstellgleise oder Werkstätten). Außerdem ist bei der Vielzahl der Serviceeinrichtungen, für die ein Anreizsystem eingeführt werden könnte, die Aufwand-Nutzen-Relation zweifelhaft.

Dies gilt nicht für Personenbahnhöfe. Hier ist die Meinungsbildung am weitesten fortgeschritten. Die Verpflichtung, ein Anreizsystem einzuführen, ist in diesem Fall sinnvoll, um laufenden Prozessen und Diskussionen zur Qualität von Personenbahnhöfen nicht die Grundlage zu entziehen.

Zu Nummer 29 (Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1a – neu – und Satz 3 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Buchstaben a und b)aa)

Die umzusetzende Richtlinie enthält eine Anreizregulierung nur für Schienenwege. Sie gibt daher bereits die unterschiedliche Behandlung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen vor. Im Entwurf der Bundesregierung wird die stärkere Intensität der Regelungen für Schienenwege verfahrensmäßig durch eine Entgeltgenehmigung hinterlegt. Für Serviceeinrichtungen wird in § 32 ERegG-E (in Umsetzung von Artikel 31 Absatz 7 der Richtlinie 2012/34/EU) ein eigener Maßstab festgeschrieben. Der Verwaltungsaufwand für eine Entgeltgenehmigung auch für Serviceeinrichtungen wäre aus Sicht der Bundesregierung unverhältnismäßig hoch.

Buchstabe b)bb)

Nach dem Gesetzentwurf unterliegen die Entgelte von Serviceeinrichtungen auch der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle. Bei genehmigten Entgelten ist nur der Weg zu den Verwaltungsgerichten eröffnet. Damit ist effektiver Rechtsschutz gewährleistet.

Zu Nummer 30 (Zu Artikel 1 (§ 45 Absatz 1 Satz 3 – neu – ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Auch ohne den vorgeschlagenen Zusatz müssen die in § 45 Absatz 1 Satz 2 ERegG-E genannten Vorschriften aus systematischen Gründen bei der Entgeltgenehmigung unberücksichtigt bleiben, soweit ein Betreiber der Schienenwege nach § 2 Absatz 7 ERegG-E von ihrer Anwendung ausgenommen ist. Gegen die Vorgaben einer Vorschrift, von deren Anwendung ein Unternehmen befreit ist, kann es nicht verstoßen.

Zu Nummer 31 (Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 3 Satz 1a – neu – ERegG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates und wird sich im weiteren Verfahren hierzu äußern.

Zu Nummer 32 (Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 7 Satz 2 Nummer 1 und Satz 4 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates im Wesentlichen ab, greift jedoch das Anliegen teilweise auf.

Die Vorrangregelungen entsprechen nicht in vollem Umfang der aktuellen Rechtslage. Deshalb schlägt die Bundesregierung vor, die bisherige Regelung des § 9 Absatz 5 Satz 2 der Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung im ERegG-E fortzuführen.

In § 52 Absatz 8 ERegG-E nach Satz 1 sollte daher folgender Satz eingefügt werden:

„Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 7 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen."

Ergänzung in Satz 4

Diese Ergänzung begegnet zum einen erheblichen systematischen Bedenken, weil der Satz 4 bisher nur das Verhältnis von Infrastrukturbetreibern regelt. Aber auch hinsichtlich der Anwendung der Ergänzung bestehen Bedenken: Der Vorschlag scheint darauf abzuzielen, dass langlaufende Personenzüge, die nicht vertaktet sind, trotz der Streichung in Absatz 2 Berücksichtigung finden können. Die diskriminierungsfreie Anwendung würde eine entsprechende Regelung in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen erfordern. Es ist aber nur schwer vorstellbar, wie diese formuliert sein soll. So stellt sich z. B. bereits die Frage, was unter einem „langlaufenden Personenverkehrszug" zu verstehen ist. Der nicht gelöste Konflikt wird in erster Linie durch die Vorrangkriterien gelöst, diese Entscheidung kann man nicht im Nachgang aufweichen.

Zu Nummer 33 (Zu Artikel 1 (§ 52 Absatz 9a ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der SPNV wäre bei Annahme des Antrags bei der Trassenvergabe gegenüber den anderen Verkehrsarten bevorzugt. Der Güterverkehr insgesamt wäre grundsätzlich nachrangig, was sich negativ auf das Ziel einer Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene auswirken könnte. Auch der Schienenpersonenfernverkehr wäre gegenüber dem Nahverkehr regelmäßig nachrangig.

Die vorgeschlagene Ausnahmeregelung im Fall eines überwiegenden Interesses des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) oder des Schienengüterverkehrs (SGV) trägt nicht, da Voraussetzung für das in der Begründung angeführte Beispiel ist, dass es einen „Bestandsschutz" für Zugverkehre gibt. Tatsächlich gibt es aber keine sog. „Großvaterrechte" für Trassen – diese müssen vielmehr für jede Netzfahrplanperiode von neuem beantragt werden und sich gegenüber konkurrierenden Anträgen durchsetzen.

Zu Nummer 34 (Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 ERegG))

Buchstabe a (§ 59 Absatz 1 Satz 1)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Buchstabe b (§ 59 Absatz 2 Satz 1)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Buchstabe c (§ 59 Absatz 3 ERegG)

Die Bundesregierung stimmt der Streichung von Absatz 3, Satz 1 zu. Es handelt sich um eine Folgeänderung zu a) und b).

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates hinsichtlich der neu einzufügenden Sätze ab, greift jedoch das Anliegen teilweise auf.

Folgte man dem Vorschlag, würden Investitionsentscheidungen an eine Zustimmung von Behörden geknüpft werden. Die Planung der Netzentwicklung ist zunächst Angelegenheit des Betreibers und nicht der Behörden. Dieser hat dann die gesetzlich vorgeschriebenen Finanzierungsverfahren zu durchlaufen. Innerhalb dieser Verfahren können die Ergebnisse des Verfahrens zum überlasteten Fahrweg genutzt werden.

Die bisherige Rechtslage, dass die Aufsichtsbehörde die Vollständigkeit des Planes prüft und in Abstimmung mit der Regulierungsbehörde fehlende Punkte einfordern kann, soll jedoch weitergeführt werden, um das Verfahren sinnvoll auszugestalten.

Zu diesem Zweck sollte folgender Absatz 5 dem § 59 angefügt werden:

„(5) Die Aufsichtsbehörde überwacht die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Regelungen zum überlasteten Schienenweg nach den Absätzen 1 bis 4 und § 58. Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Regulierungsbehörde die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Pflichten treffen. Die Aufsichtsbehörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.“

Buchstabe d (§ 59 Absatz 3 Satz 5 ERegG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 35 (Zu Artikel 1 (§ 59 Absatz 4 Nummer 2 und Nummer 3 – neu – sowie Absatz 5 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Durch diesen Vorschlag sollen die Voraussetzungen für den Knappheitszuschlag verschärft und letzterer auf fünf Jahre befristet werden. Entgegen der Begründung des Vorschlages sind knappe Kapazitäten jedoch kein reines Fehlverhalten des Betreibers der Schienenwege. Ein Ausbau hängt von mehreren Faktoren wie der Vorlage der Planfeststellung ab, die der Betreiber der Schienenwege nicht beeinflussen kann. Laut § 59 Absatz 1 ERegG-E muss der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse ausführen, ob eine Maßnahme zur Erhöhung der Schienenwegkapazität durchgeführt werden kann. Eine automatische Befristung auf fünf Jahre ist daher nicht sinnvoll.

Der Knappheitszuschlag kann darüber hinaus unabhängig davon für bestimmte Verkehrsarten (Güterverkehr, teilweise Personenfernverkehr) eine gewisse Steuerungswirkung entfalten und insofern auch langfristig sinnvoll sein. Die Richtlinie 2012/34/EU sieht in Artikel 51 Absatz 3 keine Befristung vor.

Sollten mit dem Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität keinen Fortschritt erzielt werden, ist § 59 Absatz 5 ERegG-E in Umsetzung von Artikel 51 Absatz 4 der Richtlinie ein wirksames Korrektiv, da die Erhebung des Knappheitszuschlags in diesem Fall von der Zustimmung der Regulierungsbehörde abhängt.

Zu Nummer 36 (Zu Artikel 1 (§ 60 Absatz 1 und 2 ERegG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Jedoch sollten die Regelungen des § 60 Absatz 1 und Absatz 2, die Artikel 52 der Richtlinie umsetzen, erhalten bleiben und die vorgeschlagene Formulierung zusätzlich eingefügt werden. Eine Bezugnahme auf § 21 ist zudem entbehrlich.

Artikel 1 § 60 sollte daher wie folgt geändert werden:

1. Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

   „(2) Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Zuweisung dieser Schienenwegkapazität, ist das Angebot dem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Schienenwege die in

Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Betreiber der Schienenwege das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.“

2. Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

Zu Nummer 37 (Zu Artikel 1 (§ 66 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 Nummer 2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für die beantragte Änderung besteht kein Bedarf. „Kunden im Güterverkehr“ sind Unternehmen, die Güter mit der Eisenbahn befördern lassen wollen. Anders als die Fahrgäste im Personenverkehr sind diese Unternehmen selbst Zugangsberechtigte, siehe § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe b ERegG-E. Als solche sind sie mit weitergehenden Rechten ausgestattet als die von § 66 Absatz 2 ERegG-E erfassten Verbände und können ihre Interessen daher eigenständig wahrnehmen.

Zu Nummer 38 (Zu Artikel 1 (§ 80 Absatz 1 Satz 1 und Satz 1a – neu – ERegG))

Zum Thema „Regelung für die Entgelte im SPNV“ wird sich die Bundesregierung im weiteren Gesetzgebungsverfahren äußern. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Ländern, wie im Zusammenhang mit den Beratungen zu den Regionalisierungsmitteln bereits zugesagt, die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen.

Zu Nummer 39 (Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 2.1a – neu – und Nummer 2.2 Satz 1 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Regulierung nach dem Verständnis der Bundesregierung bedeutet gerade keine umfassende Kontrolle sämtlicher Entgelte für jegliche Leistungen, sondern nur für die regulierten Leistungen. Davon sollte nicht abgewichen werden. Denn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Wirtschaftsunternehmen. Deren Gewinne in nicht regulierten Bereichen abzuschöpfen und als kostenmindernd für die regulierten Leistungen anzurechnen, würde diesem Grundsatz widersprechen.

Zudem erscheint es einseitig, dass Gewinne aus nicht regulierten Leistungen abgeschöpft werden sollen, Verluste jedoch nicht mitgetragen würden.

Wirtschaftliches Verhalten soll grundsätzlich gefördert und nicht mit negativen Anreizen für das Unternehmen belegt werden, indem eine Abschöpfung von Gewinnen bei nicht regulierten Leistungen erfolgt.

Ein berechtigter Sonderfall, in dem eine kostenmindernde Berücksichtigung von über die Trassenentgelte hinaus erzielten Erträgen und Erlösen stattfindet, ist im Regierungsentwurf im Übrigen bereits in Anlage 4 unter Punkt 4 berücksichtigt. Danach sind bei der Feststellung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten die Kosten des Mindestzugangspaktes um Erträge und Erlöse zu mindern, die sachlich der Erbringung der relevanten Leistung zuzuordnen sind.

Zu Nummer 40 (Zu Artikel 1 (Anlage 4 (zu §§ 25 bis 27) Nummer 5.1 bis 5.2.2 ERegG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist hinsichtlich der Kapitalverzinsung sachfremd. Auch die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben als Wirtschaftsunternehmen keine Gemeinwohlverpflichtung.

Eine Gemeinwohlverpflichtung hat nach dem Grundgesetz nur der Staat. Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Wirtschaftsunternehmen, denen auch eine angemessene Rendite für ihr Kapital zusteht. Folglich ist hinsichtlich des Eigenkapitals eine einheitliche Verzinsung geboten.

Die im Regierungsentwurf vorgesehene kalkulatorische Fremdkapital-Verzinsung (Artikel 1, Anlage 4, Num-

mer 5.2.1), die auf das jeweilige Unternehmen zugeschnitten ist, trägt den unterschiedlichen Situationen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Kapitalmarkt Rechnung.

Da es sich bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen um Wirtschaftsunternehmen handelt, ist die angemessene Verzinsung die marktübliche.

Zu Nummer 41 (Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2 Absatz 9, 11 und 18 AEG))

Buchstabe a

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für eine Beschränkung des Begriffs der Serviceeinrichtung auf solche Bauten, welche speziell für die Erbringung von Leistungen in Serviceeinrichtungen errichtet wurden, besteht kein praktisches Bedürfnis und provoziert Streit darüber, ob und in welchem Umfang eine Serviceeinrichtung „speziell hergerichtet“ wurde. Dem Änderungsantrag sollte daher nicht gefolgt werden.

Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur im AEG-E umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahn und damit auch Serviceeinrichtungen. Es ist daher konsequent in § 2 Absatz 11 AEG-E den Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ zu verwenden.

Buchstabe c

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Durch den Änderungsantrag wird es noch schwieriger, ein Netz des Regionalverkehrs in der Praxis zu definieren, da das einzige Ausschlusskriterium (keine Züge des Personenfernverkehrs) gestrichen und gegen das schwer fassbare „die überwiegend dem Nahverkehr dienen“ ersetzt. Eine Erleichterung wird hiermit nicht erreicht.

Zu Nummer 42 (Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2a Satz 1 und Satz 2 – neu – AEG))

Buchstabe a

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Regelung soll Klarheit darüber bringen, ob es sich bei dem betreffenden Unternehmen um eine Eisenbahn im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bzw. bei den erbrachten Verkehrsdiensten um Schienenpersonennahverkehr handelt. Anträge werden nur in Zweifelsfällen gestellt werden.

Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Würde der Vorschlag unverändert übernommen, würden allein die Landesbehörden darüber entscheiden, welche Eisenbahn die Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie (2004/49/EG) erfüllen muss und ob eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erforderlich wird. Dies sollte zur Sicherstellung eines bundeseinheitlichen Vollzuges nur im Benehmen mit dem BMVI geschehen.

§ 2a AEG sollte daher wie folgt gefasst werden:

„§ 2a

Feststellung der Eisenbahneigenschaft

Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde stellt auf Antrag, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

fest,

1. ob und inwieweit eine Schienenbahn eine Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes ist, oder
2. ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Absatz 12 vorliegt oder
3. ob eine Eisenbahn
   a) Stadt- und Vorortverkehr im Sinne des § 2 Absatz 16 betreibt,
   b) Regionalverkehr im Sinne des § 2 Absatz 17 betreibt,
   c) ein Netz des Regionalverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 18 betreibt oder
   d) eine Regionalbahn im Sinne des § 2 Absatz 19 ist.“

Zu Nummer 43 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6b Absatz 1 Satz 2 – neu – AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Einer Auffangklausel bedarf es auch nicht, da die Aufzählung in § 6b Absatz 2 nicht abschließend ist.

Zu Nummer 44 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6c Absatz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind.

Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Die Vorgabe des EU-Rechts in Artikel 20 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU wurde umgesetzt.

Zu Nummer 45 (Zu Artikel 2 Nummer 5 und 22 (§ 6c Absatz 2 Satz 1 und Anlage 2 (zu § 6c) Buchstabe c))

Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Unter Betriebskapital ist die „Kapitalausstattung“ zu verstehen, d. h. die Ausstattung und Struktur von Eigen- und Fremdkapital. Im Zusammenhang mit der finanziellen Zuverlässigkeit ist es daher sinnvoll, sich die Ausstattung des Unternehmens mit Eigen- und Fremdkapital darlegen zu lassen.

Zu Nummer 46 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 1 AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 47 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6d Absatz 2 Satz 1 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Die Aufzählung in Absatz 2 ist nicht abschließend zu Konstellationen einer fachkundigen Geschäftsführung. Eine über das Europarecht hinausgehende Einschränkung der Fallgruppen ist daher nicht geboten.

Zu Nummer 48 (zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6f Absatz 1 und Absatz 3 AEG))

Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor, insbesondere sind keine Vollzugsprobleme ersichtlich.

Zu Nummer 49 (Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 6g Absatz 1 Satz 1a, Satz 3 und 4 – neu –, Absatz 3, Absatz 4 und Absatz 5 Satz 2 AEG))

Buchstabe a

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Auskunftsrechte und Mitwirkungspflichten der Eisenbahnen sind in § 5a AEG ausreichend geregelt.

Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Für den Fortbestand der Genehmigung ist nach § 6b Absatz 2 und 3 nur die Erfüllung von zollrechtlichen Pflichten und nicht die Erfüllung allgemeiner steuerrechtlicher Pflichten von Bedeutung.

Buchstabe c

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates grundsätzlich zu.

Jedoch bedarf es in diesem Fall einer zusätzlichen Regelung, um bei erfolglosem Fristablauf doch noch zum Widerruf der Genehmigung zu kommen. Die Bundesregierung schlägt daher vor, den Absatz 3 wie folgt zu fassen:

„(3) Ungeachtet des Absatzes 1 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen, und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1 darf sechs Monate nicht überschreiten. Ist die gesetzte Frist verstrichen, ohne dass die Wiederherstellung gelungen ist, ist die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 2 zu widerrufen.“

Buchstabe d

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor, insbesondere sind keine Vollzugsprobleme ersichtlich.

Buchstabe e

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Auskunftsrechte und Mitwirkungspflichten der Eisenbahnen sind in § 5a AEG ausreichend geregelt.

Zu Nummer 50 (Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 11 Absatz 1 Satz 2 und Satz 5 bis 7 – neu – AEG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates und wird sich im weiteren Verfahren hierzu äußern.

Zu Nummer 51 (Zu Artikel 2 Nummer 9 (§ 12 Absatz 3 Satz 1 und 2 AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 52 (Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14c Absatz 1 Satz 1 AEG))

Die Bundesregierung stimmt dem Wunsch des Bundesrates nach Konkretisierung zu.

Sie ist jedoch im Gegensatz zum Bundesrat der Auffassung, dass die zuständige Behörde nicht die Aufsichtsbehörde, sondern die Genehmigungsbehörde ist.

Nach § 5 Absatz 1c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihren Zügen beliebige Netze nutzen können, müsste pro Netz jeweils ein neuer Nachweis geführt werden. Um diesen Aufwand zu vermeiden, sollte der Nachweis gegenüber der Genehmigungsbehörde geführt werden.

In § 14c Absatz 1 Satz 1 sollte daher das Wort „Behörde“ durch das Wort „Genehmigungsbehörde“ ersetzt werden.

Zu Nummer 53 (Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 14d AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Regelung in § 14d AEG-E entspricht der geltenden Regelung in § 4 der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung.

Zu Nummer 54 (Zu Artikel 2 Nummer 13a – neu – (§ 25b – neu – AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden. Zudem plant die Bundesregierung als Teil der Strategie „Leise Schiene“ 15 Lärmmessstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken zu errichten, um den Fortschritt der Umrüstung zu dokumentieren.

Zu Nummer 55 (Zu Artikel 3a – neu – (§ 7a und § 8a – neu – BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden.

Zu Nummer 56 (Zu Artikel 3b – neu – (§ 25 DBGrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Thema überschreitet den Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens und sollte daher nicht in diesem Zusammenhang erörtert werden. Die Entscheidung über die Verwendung von Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn AG obliegt der Budgethoheit des Parlaments.

Zu Nummer 57 (Zu Artikel 6 Nummer 1 (Aufhebung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung europäischen Rechts. Abweichungen vom europäischen Recht dürfen im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen nur erfolgen, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich wäre oder deutlich erschwert werden würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

Ziel der Richtlinie und ihrer Umsetzung ist die Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnraums.

Darstellung der Veränderung des Erfüllungsaufwands:

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu bzw. greift sein Anliegen auf zu den Nummern 3, 4, 11, 12, 19, 20, 22, 25, 32, 34, 36, 42, 45, 46, 48, 49, 51 und 52.

Die von der Bundesregierung mitgetragenen Vorschläge zu den Nummern 3, 4, 11, 12, 19, 20, 22, 25, 32, 34, 36, 45, 46, 48, 49, 51 und 52 lassen den geschätzten Erfüllungsaufwand des Regierungsentwurfs unberührt.

Der Vorschlag der Bundesregierung zu Nummer 42 führt durch die Neueinführung von § 2a Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu einem geringfügigen, nicht näher bezifferbaren Mehraufwand für die Landesbehörden und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Fallzahlen dürften gering sein, wie schon bei der Vorgängervorschrift des § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Von einer Beteiligung des Bundes an einer Entscheidung nach § 2 Absatz 7 des geltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes wurde, soweit ersichtlich, seit Bestehen der Vorschrift kein Gebrauch gemacht.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333